Digitized by Google

1019
Per. 247917 d. 116

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

The Bodleian Library, Oxford

With the Railways (Ireland) Commission's compliments

May 1869

ANNUAIRE SPÉCIAL

DES

CHEMINS DE FER BELGES.

Digitized by Google

Bruxelles. — Impr. du Comptoir universel, 26, rue Saint Jean.

Digitized by Google

ANNUAIRE SPÉCIAL

DES

CHEMINS DE FER BELGES

(ANNÉES 1866 ET 1867)

Publié sous la direction du Cercle

DE LA

CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER BELGES,

PAR

Son secrétaire, Félix LOISEL,

Ingénieur civil,
Membre de la Société des Ingénieurs civils de France,
Ancien : Fonctionnaire des chemins de fer de l'État,
Chef de service délégué de la locomotion des chemins de fer de la Flandre Occidentale,
Inspecteur d'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

BRUXELLES,
COMPTOIR UNIV. D'IMPRIMERIE ET DE LIBRAIRIE,
VICTOR DEVAUX ET Cie,
Propriétaires-Éditeurs,
RUE SAINT-JEAN, 26.

PARIS,
LIBRAIRIE SCIENTIF., INDUSTRIELLE ET AGRICOLE,
EUGÈNE LACROIX,
Librairie de la Société des Ingénieurs civils,
QUAI MALAQUAI, 15.

1869.

TOUS DROITS RÉSERVÉS.

Digitized by Google

AVANT-PROPOS.

L'accueil favorable qui a été fait au premier *Annuaire des Chemins de fer belges* sera, nous osons l'espérer, accordé de même à celui qui paraît aujourd'hui pour les années 1866 et 1867.

On trouvera dans ce second ouvrage, comme dans le premier, des renseignements statistiques et financiers assez détaillés pour permettre de bien se rendre compte des résultats obtenus par l'exploitation des chemins de fer de l'État et des différentes Compagnies concessionnaires en Belgique.

Le mouvement et la recette des transports ont été donnés séparément pour le service intérieur et pour les services mixtes, internationaux et de transit, par tarifs et subdivision de tarifs.

Les dépenses sont détaillées et groupées autant que possible, d'une manière uniforme, par branche de service pour chacune des Compagnies.

Le personnel a été classé par catégorie d'emplois et rapporté au kilomètre exploité et au train-kilomètre.

Les Comptes de Profits et Pertes et les Bilans sont réunis dans des tableaux spéciaux et subdivisés par grandes catégories, pour faciliter les comparaisons et les études se rapportant au service financier des Compagnies ; on y trouve le résumé des revenus et des charges sociales fixes ou variables, les dépenses de premier établissement, les valeurs en portefeuille, le capital social subdivisé, les dettes envers les obligataires, les actionnaires, les banquiers, les comptes courants, etc., etc.

Digitized by Google

L'*Annuaire* de 1866 et 1867 renferme *in extenso* : le type de cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique; les conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages (A. M. 25 janvier 1867), et pour celui des marchandises, finances, équipages et animaux du service intérieur de l'État (A. M. 25 janvier 1868), ainsi que les tarifs par catégorie de transports et les différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 au 1er février, tant pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises, finances, équipages et animaux; les conditions générales réglant la construction et l'exploitation des gares privées et des embranchements aux stations, etc.

Le chapitre consacré aux chemins de fer de l'État donne l'organisation de l'administration centrale du Ministère des travaux publics et le personnel supérieur de l'exploitation; le sommaire des lois et des arrêtés royaux et ministériels des années 1866 et 1867 qui ont rapport aux chemins de fer de l'État et à ceux des Compagnies concessionnaires en général, etc.

L'*Annuaire* fait connaître, pour les Compagnies, la composition des divers Conseils d'administration et celui du personnel supérieur des exploitations; le sommaire des arrêtés de concession, des statuts et des modifications qui y ont été apportées pendant les années 1866 et 1867; des notices qui résument les Rapports ou Comptes rendus présentés par les Conseils d'administration des Compagnies aux assemblées générales des actionnaires tenues en 1867 et 1868 pour les années 1866 et 1867, la côte des titres à la bourse fin 1866, 1867 et 1868.

Nous croyons devoir donner, à ceux de nos lecteurs qui ne le connaissent pas, un aperçu des matières renfermées dans le premier *Annuaire des Chemins de fer belges*.

Il contient les lois, arrêtés et règlements relatifs aux demandes en concession de péages, aux expropriations et à la police des chemins de fer; les instructions ministérielles concernant les demandes d'autorisation pour la formation de nouvelles Sociétés anonymes et pour les modifications des statuts des Sociétés établies; le sommaire des lois, des arrêtés royaux et ministériels et des règlements se rapportant directement ou indirectement aux chemins de fer, postes et télégraphes de l'État et aux chemins de fer concédés en général, à dater de 1830 jusqu'à l'année 1866.

Des détails précis sont donnés sur la tarification des transports et sur les différentes bases de tarifs mis en vigueur aux chemins de fer de l'État depuis l'année 1835 jusqu'en 1866 pour les transports des voyageurs, des bagages et des marchandises.

Des notices spéciales sont faites sur les services des voyageurs, des bagages et des marchandises et sur les services mixtes et internationaux.

Les renseignements concernant la voie, la traction et le matériel des transports ont également fait l'objet de notices techniques spéciales.

En résumé, le premier *Annuaire* renferme l'histoire complète abrégée des chemins de fer de l'État et de quarante-sept Sociétés concessionnaires en 1865, tant au point de vue législatif, financier et technique, qu'au point de vue de l'exploitation et de ses résultats pendant une période de trente années, de 1835 à 1865 inclus.

Il est facile d'apprécier l'utilité que ces divers documents peuvent avoir pour tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, économistes, financiers, actionnaires ou entrepreneurs, ont intérêt à connaître les diverses phases par lesquelles ont passé toutes les entreprises des chemins de fer en Belgique, et qu'elle est leur situation réelle à ce jour.

Voici l'opinion exprimée sur cet ouvrage par des autorités compétentes de divers pays :

Dans une lettre du 20 janvier 1868, Monsieur le Ministre des Travaux Publics de Belgique écrit : « Je me plais à rendre hommage au mérite « très réel de cette publication qui vient combler une lacune importante « parmi les documents relatifs à nos voies ferrées, etc. »

Citons encore le passage suivant d'une lettre adressée, à la Conférence des Chemins de fer Belges, par le Comité consultatif des Chemins de fer Français : « Ce recueil contient une série de documents que le Comité « consultatif des Chemins de fer Français aura souvent occasion de con- « sulter avec fruit, etc. »

Enfin en Angleterre, l'importance de ce travail a été si bien reconnue que de nombreux passages en ont été cités dans un Rapport sur les chemins de fer Irlandais, presenté aux deux Chambres du Parlement, par ordre de S. M.

Par suite de ce Rapport le Gouvernement Anglais a souscrit pour 25 exemplaires de cet ouvrage destinés aux Bibliothèques publiques et aux Universités du Royaume-Uni.

Les éditeurs,
VICTOR DEVAUX et Cie.

I Per. 247917 d 116
SHELFMARK (One work only)

II Annuaire spécial des chemins de fer Belges
AUTHOR or TITLE

III 2 vols
1869
Publication Date or Volume No

IV U
READING ROOM and SEAT No

V VERAGHTERT K. F. E.
READER'S NAME AND INITIALS (BLOCK CAPITALS)

1045 1272 1140

BODLEIAN LIBRARY

USE PENCIL OR BALL POINT PEN

COMPLETE ITEMS I—V

Digitized by Google

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES.

Conférence des Chemins de Fer.

Pages

Règlement du cercle de la conférence. 1
Noms et qualités des membres. 3
Noms des sociétés protectrices. 6

Ministère des Travaux Publics. — Chemins de Fer de l'État.

Cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique. 7
Modifications apportées au tarif des voyageurs des chemins de fer de l'État. . 24
Application du nouveau tarif des voyageurs, mis en vigueur le 1er mai 1866. . 25
Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages, et barême des prix de transport des voyageurs au 1er mai 1866. 26
Conditions règlementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux, chiens et tapissières (service intérieur de l'État). . 32
Douane, délimitation du rayon réservé, etc. 49
Tableaux des prix de transport des articles de messagerie et de marchandises de roulage (jusqu'à 52 lieues de distance) 52
Prix de transport des finances, équipages et animaux. 54
Tarif spécial, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon, et tarif spécial pour les marchandises à l'exportation, etc. 55
Tableau des différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 (le 1er février) comparés avec ceux qui étaient appliqués en 1865, pour le transport des articles de messageries, marchandises, tapissières, finances, équipages et animaux. 57

Tableau comparatif des dernières bases de tarifs mis en vigueur en France, en Prusse et en Belgique (au 1er février 1868) pour le transport des voyageurs et des marchandises. 62
Conditions générales réglant la construction et l'exploitation des gares privées. 65
Conditions générales réglant la construction et l'exploitation des embranchements aux stations. 68
Ministère des travaux publics. — Cadre administratif, secrétariat général, etc. Inspection supérieure et direction des chemins de fer, postes et télégraphes. 71
Conseil d'administration, comités et commissions ressortissant au Ministère des travaux publics. 73
Fonctionnaires supérieurs du service actif des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État 75
Lignes construites et lignes exploitées par l'État. — Noms des stations par circonscription de service et distances entre elles, par rails en mètres. 76
Sommaire des lois et des arrêtés royaux et ministériels se rapportant aux chemins de fer, postes et télégraphes de l'État et aux chemins de fer concédés en général. 78
Résumé succint du compte-rendu des opérations du chemin de fer de l'État pendant l'année 1866 89
Observations de la section centrale chargée de l'examen du budget des travaux publics pour l'exercice 1868. 92
Cahier des charges d'adjudications pour le service des chemins de l'État en 1866; voie et matériel de traction. 95

Renseignements divers fournis sur chacune des différentes Sociétés anonymes des chemins de fer en exploitation.

Première partie de l'annuaire : siége social — noms et résidences des administrateurs, commissaires, banquiers et des fonctionnaires supérieurs de l'exploitation — Lignes de chemins de fer ouvertes en 1866 et 1867 — Noms des stations et distance entre elles par rails en mètres — Dates des assemblées générales ordinaires des actionnaires. — Sommaires des arrêtés de concession, des statuts, etc. et des modifications qui y ont été apportées en 1866 et 1867 (Suite du 1er annuaire). — Notice résumant les Rapports et les Comptes-Rendus présentés par les Conseils d'administration des compagnies aux assemblées générales des actionnaires sur les résultats des années 1866 et 1867.
Deuxième partie : Situation financière et tableaux statistiques (page 249).

Chemins de fer de :

N°
1. Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen 96
2. Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren. 98
3. Anvers à Rotterdam (avec embranchement de Rosendaal à Breda). . . . 100
4. Anvers à Tournai vers Douai. 102
5. Bassins houillers du Hainaut-Frameries à Chimay; chemins de fer secondai-

res dans le Hainaut ; chemin de fer de ceinture autour de Charleroi ; Réseau de chemin de fer dans le Brabant ; chemin de fer de Luttre à Chatelineau et prise à bail du chemin de fer du Centre et des chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu 104
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 115
6. Braine-le-Comte à Courtrai 116
7. Braine-le-Comte à Gand et ses extensions 118
8. Bruges à Blankenbergh, avec embranchement vers Heyst 120
9. Bruges à Waereghem par Thielt. 122
10. Bruxelles à Lille et Calais. 124
11. Centre et Beaume à Marchienne. 126
12. Charleroi à la frontière de France 131
13. Chimay. 132
14. Dendre et Waes et Bruxelles vers Gand par Alost 135
15. Eecloo à Anvers 137
16. Eecloo à Bruges. 139
17. Eecloo à Gand 141
18. Entre-Sambre et Meuse 144
19. Est-Belge 145
20. Etat Néerlandais (Cie pour l'exploitation des chemins de fer de l') . . . 150
21. Flandre-Occidentale 155
22. Franco-Belge-Prussien 157
23. Gand à Terneuzen 158
24. Gembloux à la Meuse 159
24. Grand-Central Belge 160
Tableau des dépenses de la traction et du matériel en 1866 et 1867 . . . 167
26. Hainaut et Flandres. 168
27. Haut-et Bas-Flénu (chemins de fer industriels) 173
28. Hesbaye et Condroz. 178
29. Jonction Grand-Ducale (Spa à la frontière Grand-Ducale) 179
30. Jonction de l'Est (Manage à Wavre). 180
31. Lichtervelde à Furnes 181
32. Liége à Givet (Nord-Belge) 183
33. Liége à Maestricht et ses extensions 185
34. Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements 186
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866. — Compte général de l'exploitation de l'année 1866 188
35. Lierre à Turnhout 191
36. Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Selzaete 192
37. Luxembourg (Grande Compagnie du) 193
Bilan au 31 décembre 1866 (2e semestre) 198
38. Malines par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas. 200
39. Manage à Piéton et ses extensions 201
— Masseyck et Virton reliés aux voies ferrées de Belgique 202
40. Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (Nord-Belge.) 203
41. Nord-Belge. (nos 12, 32 et 40) 208

42. Nord de la Belgique. (Anvers à Hasselt; Louvain à Hérenthals et Aerschot à Diest; Turnhout à Tilbourg) 210
Bilan et compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 212
43. Société belge de chemins de fer 215
44. Ostende a Armentières. 217
45. Ouest de la Belgique (Audenaerde à Nieuwport et Courtrai à Denderleeuw.) 220
46. Pépinster à Spa 222
— Chemin de fer de raccordement des établissements du bassin calcaire de Tournai, à la station de cette ville 224
47. Société anonyme d'entreprise de chemins de fer, routes et canaux . . . 225
48. Société anonyme d'exploitation de chemins de fer. 226
Compte de Profits et Pertes et Bilan au 30 juin 1866 230
49. Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique. 231
50. Société générale d'exploitation de chemins de fer. 234
51. Tamines à Landen 242
52. Tirlemont à Diest avec ses extensions 244
53. Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt. 245

Renseignements généraux et relevés statistiques comparatifs des différentes exploitations des chemins de fer belges.

I. Réseau des chemins de fer concédés en Belgique, en exploitation en 1865, 1866 et 1867 250
I bis. Réseau des chemins de fer belges en construction ou à construire à la date du 1er janvier 1868. — Lignes ouvertes du 1er janvier au 22 juin 1868 252
Notice générale sur les chemins de fer 253

Année 1866.

Etablissement de la voie de l'Etat, matériel des transports 254
Situation des locomotives de l'Etat au 1er janvier 1867. 256
II. Matériel de traction. — Dépôts. — Machinistes 257
III. Service des locomotives et des machinistes. — Combustible consommé 258
IV. Matériel de transport. — Voyageurs; jours-kilomètres. — Marchandises, jours-wagons. 260
V. Tableau de l'emploi et de la circulation du matériel des transports . 262
VI. Nombre, composition et parcours des trains 264
VII. Mouvement des transports en service intérieur 266
VIII. id. en services mixtes, internationaux et de transit. 270
IX. Mouvement général des transports, tous les services réunis . . . 274
IX bis. Mouvement des transports des lignes de la Société anonyme d'exploitation. 278
X. Parcours kilométrique des transports 282
XI. Chemins de fer de l'Etat. — Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les compagnies belges, comparés à ceux des services internationaux et de transit. 283

XII. Recettes des transports en service intérieur 284
XIII. id. en services mixtes, internationaux et de transit. 288
XIV. Recettes générales des transports, tous les services réunis. . . . 292
XIV bis. Recettes générales des transports de la Société anonyme d'exploitation 296
XV. Recette moyenne des transports par unité de trafic et par unité kilométrique. 300
XVI. Recettes moyennes des transports par kilomètre de voie exploitée . . 304
XVII. id. par train — kilomètre 308
XVIII. Dépenses d'exploitation : Administration centrale et frais généraux. Voies et bâtiments 312
XIX. id. Traction — Entretien du matériel. 314
XX. id. Service des transports. 316
XXI. id. Par service et rapport p. c. 318
XXI bis. id. Par kilomètre exploité et par train — kilom. 320
Dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État Belge . . . 322
id. de la Société anonyme d'exploitation. . . . 323
XXII. Résumé comparatif des recettes, des dépenses et des bénéfices de l'exploitation — Résultats par kilomètre exploité et par train — kilomètre. 324
XXIII. Recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour — kilom. 326
Société anonyme d'exploitation : Recettes moyennes des transports par kilomètre de voie exploitée et par jour — kilomètre. . . 327
XXIV. Résumé des comptes de Profits et Pertes au 31 décembre 1866 . . 328
XXV. Bilans. Résumé de l'Actif. 330
XXVI. id. Résumé du Passif 334
XXVII. Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitement fixe et des ouvriers à salaire journalier. 338
XXVII bis Répartition du personnel à traitement organique, entre les cadres spéciaux des diverses grandes branches de l'administration des chemins de fer de l'Etat — Nombre d'agents par catégorie d'emplois. 342
Notes et observations se rapportant aux tableaux statistiques qui précèdent, pour l'année 1866. 343

Année 1867.

Situation de la voie ferrée de l'Etat au 1er janvier 1868 373
Matériel des transports de l'Etat — mouvement des trains. . 374
Situation des locomotives de l'Etat au 1er janvier 1868. 375
I. Nombre, parcours et consommation des locomotives et parcours des trains. 376
II. Mouvement des transports en service intérieur 378
III. id. en services mixtes, internationaux et de transit. . 380
IV. Mouvement général des transports de tous les services réunis . . 382
V. Recettes des transports en service intérieur 386
VI. id. en services mixtes, internationaux et de transit. . . 388

VII. Recettes générales des transports de tous les services réunis . . . 390
VIII. Récapitulation des recettes du service intérieur et celles des services mixtes, internationaux et de transit des compagnies des chemins de fer belges pour les années 1867 et 1866 394
IX. Rapport p. c. des recettes du service intérieur et de celles des servivices mixtes, internationaux et de transit, aux recettes totales des compagnies pour les années 1867 et 1866. 396
X. Chemins de fer de l'État. — Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les compagnies belges comparés à ceux des services internationnaux et de transi 398
XI. Récapitulation des recettes, des dépenses et des bénéfices des exploitations pour les années 1867 et 1866. 400
XII. Recette brute moyenne des transports par kilomètre de voie et par train — kilomètre 402
XIII. Dépenses d'exploitation par service et rapport p. c. en 1867 . . . 404
XIV. Id. par kilomètre de voie et par train — kilom . 406
XV. Sociétés anonymes et générales d'exploitation. — Recettes et dépenses par Compagnies exploitées. 408
XVI. Dépenses d'exploitation des Chemins de fer de l'État 410
XVII. Bénéfice des exploitations. — Résultats comparés des années 1867, 1866 et 1865 411
XVIII. Recettes, dépenses et bénéfices des exploitations par jour — kilomètre. — Recettes et bénéfices comparés des années 1867, 1866 et 1865 412
XIX. Résumé des comptes de Profits et Pertes au 31 décembre 1867 . . 414
XX. Bilan au 31 décembre 1867. — Résumé de l'actif 418
XXI. Id. — Résumé du passif 422
XXII. Valeur nominale du capital social des Chemins de fer Belges en exploitation au 31 décembre 1867. — Intérêts et dividendes payés et derniers cours des titres en 1865, 1866, 1867 et 1868 426
XXIIbis. Relevé récapitulatif du capital social affecté au 31 décembre 1867, aux chemins de fer concédés en Belgique 430
Bassins houillers du Hainaut. — Compte de profits et pertes et bilan au 31 décembre 1867. 431
Nord de la Belgique. — Compte de profits et pertes et bilan au 31 décembre 1867. 432
Société anonyme d'exploitation de Chemins de fer. — Compte de profits et pertes et bilans au 30 juin 1867 et au 30 juin 1868 . . . 434
Relevé du nombre d'accidents arrivés sur les Chemins de fer Belges. — Années 1866 et 1867. 436
Montant des sommes payées, à la date du 1er Janvier 1868, aux sociétés concessionnaires des Chemins de fer en Belgique auxquelles le gouvernement a accordé et accorde encore une garantie de minimum d'intérêt. — Minimum de produit garanti par ligne et par jour — kilomètre. 438
Notes et observations se rapportant aux tableaux statistiques qui précèdent. — Année 1867 439

Droit de rachat des chemins de fer concédés, réservé par l'État . . 465
Recette moyenne des transports des voyageurs et des marchandises, par unité de trafic de 1857 à 1867 inclus 468
Comparaison du tarif des voyageurs de l'État du 1er mai 1866 avec le tarif antérieur de l'État, avec celui des compagnies belges et avec ceux mis en vigueur en France et en Prusse 470
Comparaison du tarif des marchandises du 1er février 1868, avec le tarif de l'État du 1er juillet 1853, avec celui des compagnies belges et avec ceux mis en vigueur en France et en Prusse 471
Observations se rapportant aux tarifs des voyageurs et marchandises. 472
Erratum 473
Type de la carte des chemins de fer 475

CONFÉRENCE DES CHEMINS DE FER BELGES.

RÈGLEMENT DU CERCLE.

Article premier. — Il est formé à Bruxelles un Cercle qui prend le titre de **Conférence des Chemins de fer belges.**

Cette Association a pour but :

1° D'établir, en vue des intérêts généraux des chemins de fer, des relations personnelles entre ceux qui s'occupent de la construction, de l'administration et de l'exploitation des chemins de fer et des grandes industries qui s'y rattachent ;

2° D'étudier les questions générales se rattachant à l'industrie des transports et aux voies de communication par chemins de fer, par terre et par eau ;

3° De rechercher et de recommander l'adoption des mesures propres à améliorer l'exploitation des chemins de fer, tant au point de vue technique qu'au point de vue administratif, commercial et contentieux ;

4° De réunir, pour les tenir à la disposition des membres de l'Association, les publications, les documents et les renseignements de toute nature, relatifs à l'exploitation des chemins de fer.

Art. 2. — Le Cercle est composé de membres effectifs, de membres honoraires et de membres correspondants.

Les membres effectifs ont seuls la disposition des fonds et de l'actif social ; seuls ils prennent part aux votes et statuent sur les demandes d'admission.

Les membres honoraires et correspondants prennent part aux discussions et délibérations, mais avec voix consultative seulement.

Font de droit partie du Cercle : les membres et secrétaires des conseils d'administration, les directeurs-gérants, les directeurs ou chefs d'exploitation de chemins de fer exploités en Belgique, les ingénieurs en chef et les fonctionnaires de même rang des chemins de fer de l'État, qui adhéreront au présent règlement.

Peuvent êtres maintenues comme membres, les personnes désignées plus haut, dont les fonctions viennent à cesser, et qui, par conséquent, cessent de faire partie de droit de l'Association.

Peuvent être admis comme membres effectifs ou honoraires : les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les fonctionnaires supérieurs des chemins de fer exploités en Belgique, présentés par leurs chefs, membres de l'Association ; les directeurs ou chefs des grands établissements industriels en rapport avec les chemins de fer, et les personnes qui, par leurs travaux et leurs études, peuvent utilement concourir au but de l'Association.

Peuvent être admises comme membres correspondants, toutes les personnes étrangères au pays, se trouvant dans les conditions énumérées ci-dessus.

Les demandes de maintenue et d'admission doivent être adressées par écrit au Comité. Il est statué sur ces demandes à la plus prochaine réunion de la Conférence, à la majorité des suffrages.

Art. 3 (1). — Le Cercle est dirigé par un Comité composé d'un président, d'un vice-président et de quatre membres choisis parmi les membres effectifs.

Le Comité se renouvelle par moitié, chaque année.

Les membres sortants ne sont rééligibles qu'après un intervalle de deux ans. Les élections ont lieu à la première réunion ordinaire de chaque année.

L'ordre de première sortie sera déterminé par un tirage au sort.

L'assemblée choisit chaque année le Président et le Vice-Président parmi les membres du Comité.

Art. 4. — Il est nommé un secrétaire dont le traitement est fixé, en réunion de la Conférence, à la majorité des suffrages.

Le secrétaire est choisi, soit parmi les membres effectifs ou honoraires, soit en dehors de l'Association, en séance ordinaire de la Conférence, et à la majorité des trois quarts des voix.

Le secrétaire est révocable en séance ordinaire de la Conférence. La proposition de révocation doit être indiquée à l'ordre du jour et réunir les trois quarts des voix.

Le Comité nomme, s'il y a lieu, un secrétaire-adjoint et des employés; il fixe leurs émoluments dans les limites des budgets.

Art. 5. — Les recettes ordinaires du Cercle se composent :

1° Des subsides annuels alloués par le gouvernement et par les administrations des Compagnies de chemins de fer exploités en Belgique.

2° Des redevances et contributions annuelles, fixées à 30 francs pour les membres effectifs et à 20 francs pour les membres honoraires.

Les membres correspondants ne payent aucune rétribution.

Les contributions annuelles sont payables par anticipation.

L'année sociale commence le 1er janvier.

La rétribution est due par les membres entrants à dater du jour de leur admission.

Les membres sortants payent la rétribution pour l'année entière commencée.

Art. 6. — La caisse est gérée par le Comité, qui soumet au Cercle, dans la première réunion de chaque année, les comptes de l'année écoulée, et le budget de l'exercice courant.

Aucune dépense non prévue au budget ne peut être faite sans avoir été préalablement autorisée en séance de la Conférence.

Le Comité délègue un de ses membres ou le secrétaire, pour remplir les fonctions de trésorier.

Les mandats de payement sont signés par un membre délégué et par le trésorier, et paraphés par le secrétaire.

Art. 7. — La Conférence se réunit en son local aussi souvent que les travaux peuvent l'exiger, et au moins six fois par an.

Le Comité fixe les dates des réunions et convoque les membres.

Art. 8. — Le Comité formule l'ordre du jour et l'adresse aux membres de la Conférence, au moins dix jours avant chaque séance.

Tout membre qui désirerait faire mettre une question à l'ordre du jour, devra accompagner d'un exposé des motifs la demande qu'il adressera à cet effet au Comité, lequel peut toutefois dispenser de cette obligation.

Art. 9. — Les questions incidentes et urgentes pourront être soumises à la Con-

(1) D'après la modification apportée dans la séance de la Conférence du 29 avril 1865.

férence, séance tenante, si elles sont présentées par écrit, et signées par cinq membres effectifs.

Art. 10. — Il est tenu par le Comité procès-verbal de chacune des séances. Ce procès-verbal doit être lu et approuvé à l'ouverture de la séance suivante. Il est signé par trois membres du Comité.

Art. 11. — Les membres qui désirent ne plus faire partie de l'Association doivent en informer par écrit le Comité.

Les membres qui cessent de faire partie du Cercle ne conservent aucun droit dans l'Association.

Art. 12. — En cas de dissolution, la bibliothèque du Cercle sera dévolue à l'une des bibliothèques publiques qui, à défaut de dispositions prises par la Conférence, sera désignée par M. le Ministre des travaux publics.

Adopté par la Conférence en séance du 1er février 1862.

Le secrétaire-adjoint, P.-J. Wergifosse.

Le président, J. Malou.

COMITÉ DE DIRECTION DE LA CONFÉRENCE.

PRÉSIDENT D'HONNEUR :

M. **J. VANDER STICHELEN**, Ministre des Travaux publics.

MEMBRES DU BUREAU POUR L'ANNÉE 1867 :

Président : M. le Baron **E. Prisse**.
Vice-Président : M. **J. Urban**.
Membres du Comité : M. **A. Chantrell**.
M. **A. Van Hoegaerden**.
M. **A. Lebon**.
M. **A. Kreglinger**.
Secrétaire : M. **F. Loisel**.

NOMS ET QUALITÉS DES MEMBRES DE LA CONFÉRENCE EN 1867.

MM. MEMBRES EFFECTIFS :

E. Boucquéau, Administrateur délégué du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand et ses extensions, *place des Nations*, 15, *Bruxelles*.

J. Brasseur, Administrateur de la Grande Compagnie du Luxembourg, *rue Longue*, 65, *Ostende*.

A. Brumeau, Représentant, Administrateur-Directeur des chemins de fer de Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt, Administrateur délégué du chemin de fer direct de Lille à Calais, etc., *rue de la Loi*, 72, *Bruxelles*.

A.-W. Chantrell, Directeur de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, *Bruges*.

A. Clermont, Directeur-Gérant du chemin de fer de Liége à Maestricht, *Liége-Longdoz*.

H. D'Andrimont de Lhoneux, Administrateur délégué, remplissant les fonctions de Directeur-Général de la Société de Hesbaie et Condroz, *avenue Godin, Huy.*

De Baillet-Latour (Comte), Représentant, Ancien Président du Conseil d'Administration du chemin de fer de Tamines à Landen, *boulevard de Waterloo,* 4, *Bruxelles.*

A. De Lecourt, Ingénieur, *avenue de la Toison d'Or,* 69, *Bruxelles.*

J.-A. De Mot, Administrateur de la Société de Dendre-et-Waes, etc., *rue des Bouchers,* 46, *Bruxelles.*

Dincq-Jordan, Ingénieur-Constructeur, *à Jemmapes près Mons.*

A. Dumon, Ancien Ministre des Travaux publics, Président du Conseil d'Administration de la Société d'exploitation de chemins de fer, membre du Conseil d'Administration du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete, etc., *rue du Commerce,* 19, *Bruxelles.*

A. Durieux, Ingénieur-Constructeur, *rue Mi-Mars,* 19, *Louvain.*

Ch. Évrard, Directeur de la Compagnie Belge pour la construction de machines et de matériels de chemins de fer, *rue de Brabant,* 15, *Bruxelles.*

Fassiaux, Directeur-Général de l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *rue du Progrès,* 2, *Bruxelles.*

A. Focquet, Directeur-Gérant du chemin de fer de Pepinster à Spa, Ingénieur en chef de la Société anonyme du Nord de la Belgique, *Spa.*

P. Focquet, Directeur-Gérant du chemin de fer de Lierre à Turnhout, Ingénieur en chef de la Société Belge de chemins de fer, *rue du Parchemin,* 6, *Bruxelles.*

J. Goddyn, Directeur-Gérant du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, Directeur à la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer, *rue Ducale,* 85, *Bruxelles.*

Ch. Gréban, Administrateur des chemins de fer de l'Est et de la Jonction de l'Est, etc., *rue des Champs-Élysées,* 16, *Ixelles.*

L. Herla, Directeur du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue de Spa,* 51, *Bruxelles.*

A. Kreglinger, Directeur-Général de la Compagnie centrale de travaux publics et de construction de matériel de chemins de fer, *boulevard Botanique,* 53, *Bruxelles.*

A. Lebon, Directeur-Général de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, *place des Martyrs,* 8, *Bruxelles.*

Mackenzie-Shaw, Administrateur-délégué du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, membre du Comité d'exploitation et du Comité mixte du Grand-Central belge, etc., *Saint-Germain près Paris.*

J. Malou, Sénateur, Président du Conseil d'Administration de l'Est-Belge et du Comité mixte général du Grand-Central Belge, etc., *rue de la Loi,* 47, *Bruxelles.*

D. Marchal, Ingénieur en chef du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue Ducale,* 83, *Bruxelles.*

J. Morel de Tangry, Administrateur-Directeur-Général de la Société d'exploitation de chemins de fer, Administrateur du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete, etc., *boulevard de Waterloo,* 39, *Bruxelles.*

J. Oudot, Administrateur-délégué du chemin de fer d'Anvers à Tournai, *rue du Commerce,* 61, *Bruxelles.*

S. Philippart, Directeur-Général de la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, *rue Neuve,* 32, *Bruxelles.*

A. Poncelet, Ingénieur en chef Directeur à l'Administration des chemins de fer de l'État, *boulevard Botanique*, 41, *Bruxelles*.

A. Poulet, Inspecteur à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais, *quai Saint-Léonard*, 6, *Liége-Vivegnis*.

Le Baron **E. Prisse**, Directeur-Gérant et Ingénieur en chef du chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren, *Saint-Nicolas*.

F. Preud'homme, Administrateur de la Compagnie centrale de travaux publics et de matériels de chemins de fer et Administrateur-délégué du chemin de fer de Manage à Piéton, etc., *boulevard Botanique*, 53, *Bruxelles*.

M. Sommer, Directeur spécial de la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, membre du Comité mixte général du Grand-Central Belge, *Aix-la-Chapelle*.

A. Stoclet, Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, du chemin de fer de Spa et du Comité d'exploitation du Grand-Central-Belge, Administrateur-délégué des Sociétés du Nord de la Belgique et de Turnhout, Administrateur de l'Est-Belge, etc., *rue de Berlaimont*, 10, *Bruxelles*.

A. Urban-Duvigneaud, Ingénieur, *place de l'Industrie*, 17, *Bruxelles*.

J. Urban, Directeur-Général, membre et secrétaire du Comité mixte général du Grand-Central belge, *rue de la Loi*, 50, *Bruxelles*.

A. Van Hoegaerden, Directeur-Gérant du chemin de fer de l'Est-Belge, administrateur du chemin de fer de Chimay, etc., *rue du Marteau*, 50, *Bruxelles*.

F. Van Espen, Directeur-Gérant de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, *rue du Méridien*, 55, *Saint-Josse-ten-Noode*.

M. Van Mons, Vice-Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue d'Accolay*, 8, *Bruxelles*.

J. Verreyt, Président du Conseil d'Administration du chemin de fer d'Ostende à Armentières, *rue Keyenveld*, 13, *Ixelles*.

J. Vinchent, Ingénieur en chef Directeur à l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *rue du Progrès*, 2, *Bruxelles*.

F. Wellens, Inspecteur-Général des ponts et chaussées, *rue du Trône*, 123, *Ixelles*.

Zaman, Sénateur, Administrateur des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, etc., *rue des Arts*, 35, *Bruxelles*.

MM. MEMBRES HONORAIRES :

Drugmand, Ingénieur des ponts et chaussées et du chemin de fer direct de Bruxelles à Lille et Calais, *chaussée de Wavre*, 143, *Ixelles*.

A. Eyckholt, Secrétaire-Général de la Société d'exploitation de chemins de fer, Administrateur des chemins de fer Hainaut et Flandre et Tamines à Landen, *rue d'Arlon*, 64, *Bruxelles*.

F. Gendebien, Inspecteur-Général honoraire des chemins de fer de l'État, administrateur de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, *rue de l'Arbre-Bénit*, 39, *Ixelles*.

G. Hauchecorne, Agent-Général de l'Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État, *Cologne*.

A. Mockel, Directeur-Gérant de la fabrique de fer d'Ougrée, *Ougrée*.

E. Nyssens, Directeur du chemin de fer de Chimay, *Chimay*.

A. Ohnet, Inspecteur-Général des chemins de fer Nord-Belges, *Liége-Longdoz*.

A. Poppe, Administrateur, Directeur-Gérant des chemins de fer de Liége à Namur et de Mons à Manage, *montagne de l'Oratoire*, 9, *Bruxelles*.

Ulens, Ingénieur, *rue Godecharles*, 20, *Ixelles*.

M. Urban, Ingénieur en chef, Directeur de la traction du chemin de fer Grand-Central belge, *rue des Sols*, 23, *Bruxelles*.

E. Vanden Bogaerde, Directeur d'exploitation des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes, *Courtrai*.

MM. MEMBRES CORRESPONDANTS :

Ameshoff, Président, Directeur du chemin de fer Néerlandais-Rhénan, *Utrecht*.

Bittong, Inspecteur de l'exploitation du chemin de fer Louis de Hesse, *Mayence*.

Hoffman, Conseiller intime, commissaire de l'État des chemins de fer de Schleswig à Flensburg, *Flensburg* (*duché de Schleswig*).

Horn, Inspecteur en chef de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Kramer, Ingénieur en chef, Directeur des constructions du chemin de fer Louis de Hesse, *Mayence*.

Léonardi, Ingénieur en chef-mécanicien du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Nohl, Ingénieur en chef-mécanicien du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Quasowski, Ingénieur en chef et Directeur de la Compagnie du chemin de fer de Berlin à Magdebourg, *Potsdam*.

Renmen, Directeur spécial du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Simon, Membre de la direction des chemins de fer de la Haute-Silésie, *Breslau*.

Strebel, Directeur de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Sternberg, Inspecteur de l'exploitation du chemin de fer Rhénan, *Cologne*.

Van de Wynckele, Directeur-Général de la Société Royale-grand-Ducale du Guillaume-Luxembourg, *boulevard de Strasbourg*, 68, *Paris*.

Vogt, Conseiller (à la Régence) du ministère des travaux publics, *Berlin*.

Wernich, Membre du Conseil de Direction des chemins de fer de l'Est-Prusse, *Bromberg*.

NOMS DES SOCIÉTÉS ANONYMES PROTECTRICES EN 1867.

1. Administration des chemins de fer, postes et télégraphes de l'État belge.
2. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.
3. Société générale d'exploitation de chemins de fer.
4. Société anonyme d'exploitation de chemins de fer.
5. Lignes Nord-Belges.
6. Grande Compagnie du Luxembourg.
7. Société anonyme de l'Est-Belge.
8. » de Dendre et Waes.
9. » de Chimay.
10. » de Manage à Wavre.
11. » d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.
12. » d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.
13. » de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain.
14. » du Nord de la Belgique.
15. » de Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt.
16. » de la Flandre occidentale.
17. » d'Anvers à Rotterdam.
18. » des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut.
19. » de Tamines à Landen.
20. » de Lierre à Turnhout.
21. » de Lichtervelde à Furnes.
22. » de Liége à Maestricht.
23. » de Pepinster à Spa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CAHIER DES CHARGES ET CONDITIONS GÉNÉRALES

CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION

DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN BELGIQUE.

1866. A. M. 20 février, *Mon.* 12 août, page 4439.

Art. 1er. Toute concession de chemin de fer fera l'objet d'une convention spéciale et sera subordonnée aux conditions générales indiquées ci-après, en tant qu'il n'y sera pas dérogé par les stipulations de la convention. Celle-ci fixera la direction générale de la ligne, les points de passage obligés, le *maximum* d'inclinaison des pentes et des rampes, le délai d'achèvement des travaux, le montant du cautionnement, le taux des redevances à payer pour frais de surveillance respectivement pendant la construction et pendant l'exploitation de la ligne, ainsi que la durée de la concession, et, éventuellement, les conditions de rachat de la concession ou de reprise de l'exploitation de la ligne par l'État et celles concernant l'appropriation et la location de stations, parties de voies ou dépendances empruntées aux lignes de l'État ou à d'autres lignes.

Art. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des travaux publics des projets du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera rapporté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre) par une ligne rouge qui pourra être interrompue dans les courbes.

Sur ces plans seront indiquées les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de un à mille pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement, ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, haltes, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné d'un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un point de passage obligé à un autre.

Art. 3. Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires présenteront des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de un à mille. Ils seront dressés par communes, en double expédition, et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau seront dressés à l'échelle de un à mille.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de un à cinq cents, ceux des bâtiments à l'échelle de un à cent et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de un à cinquante.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

Art. 4. Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Ministre des travaux publics pourra faire procéder, aux frais des concessionnaires, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Il pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession ou à celles du présent cahier des charges.

Il pourra notamment désigner les points où devront être établies des haltes ou des stations.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des travaux publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires seront tenus d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau, stations ou haltes, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des travaux publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu les concessionnaires.

L'approbation donnée à des projets présentés par les concessionnaires ne pourra

jamais être invoquée par eux pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges, à moins que la convention spéciale de concession n'ait formellement autorisé ces dérogations.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, les concessionnaires devront faire parvenir au département des travaux publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

Art. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon *minimum* des courbes est fixé à cinq cents mètres. Cependant il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à trois cent cinquante mètres aux abords des stations principales.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de cent mètres de longueur au moins.

A défaut de stipulations expresses dans la convention spéciale, le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes sera déterminé par le Ministre des travaux publics, selon la configuration du terrain et la direction des transports les plus importants.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de cent mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront cinq millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemins de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois cent cinquante mètres à mille mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des travaux publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de 100 mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne seront pas entièrement en maçonnerie.

Art. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des travaux publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les concessionnaires seront tenus d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui leur seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie aura été constatée par le Département des travaux publics.

Dans le cas où le gouvernement concéderait un chemin de fer à simple voie, des gares d'évitement seront établies partout où il le jugera convenable.

Les concessionnaires auront toutefois la faculté d'exproprier les terrains nécessaires à l'établissement d'une deuxième voie.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de deux mètres au

moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le Département des travaux publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de 3 mètres 50 centimètres pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura au *minimum* 20 centimètres de ballast sous les billes et 5 à 10 centimètres au-dessus, selon le mode de fixation du rail sur ses supports.

Les talus du ballast seront inclinés à un et demi de base pour un de hauteur.

Une berme de cinquante centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast. Toutefois, dans les remblais de plus de six mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à un mètre.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de trois centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés dont le plafond aura trente centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à trente centimètres au moins en contre-bas de la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de cinquante centimètres à un mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés seront également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Département des travaux publics, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai ou du pied des talus en remblai par une berme de cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à trois mètres, comprise entre trois mètres et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de fer, sera réglée de la même manière et le pied de ces talus sera établi à deux mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue ; ils auront cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant les circonstances.

Art. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communications publiques existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables par le Département des travaux publics.

Les cours d'eau, routes et autres voies de communications publiques ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des travaux publics.

A la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer.

autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contre-haut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Les concessionnaires pourront être tenus d'établir, sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le Département des travaux publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains, ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le Département des travaux publics à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à sept mètres pour une route ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc, et sera comprise entre deux trottoirs ; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même ; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré des concessionnaires.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure en général à $4^{m},50$ à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains, comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de $1^{m},50$ au moins de chaque côté du railway.

A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 5 mètres dans les souterrains et de $4^{m},80$ au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera en tout cas telle qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hachurées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué, de distance en distance dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie, auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de trois mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins soixante centi-

mètres d'ouverture et un mètre de hauteur sous clef. Sous les grands remblais, ces dimensions seront augmentées autant que l'administration le prescrira.

Les ouvrages d'art ordinaires seront généralement pourvus de murs en aile et d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs, si les ouvrages doivent servir à l'écoulement des eaux.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre les concessionnaires et le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux. En cas de désaccord, il en sera référé au Département des travaux publics.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais des concessionnaires.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art en général devront avoir subi, à la satisfaction du Département des travaux publics, telles épreuves qu'il jugera nécessaires. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous le chemin de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train de locomotives des plus pesantes. Pour les ouvrages avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge des concessionnaires.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage à niveau sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway sur une longueur de sept mètres au moins à partir des rails extérieurs.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par le Département des travaux publics, mais qui ne sera pas inférieure à cinq mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau ou les viaducs auront, comme, en général, toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le Département des travaux publics d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra généralement dépasser trois pour cent.

Elles seront pavées ou empierrées suivant que les voies de communication dont elles font partie sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré des concessionnaires, sur une longueur qui sera fixée par le Département des travaux publics. Aux abords des passages à niveau, cette longueur sera de cinq mètres au moins de part et d'autre du palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et

des passages à niveau sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite au moins sur toute la longueur du palier.

Art. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, reverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, cliches ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et des haltes consisteront notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, reverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes-kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

Art. 9. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à trente mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de quatre à huit mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté du chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le Département des travaux publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

Dans les stations de bifurcation ou de grande importance, les concessionnaires pourront être tenus d'établir des gares couvertes pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie-vive. Une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le Département des travaux publics le jugera nécessaire.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

Des perrés seront construits aux abords des ouvrages d'art ainsi que dans les fossés et les talus du chemin de fer, là où le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux le reconnaîtra nécessaire.

Le Département des travaux publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2,000 à 3,000 mètres entretenue et

surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'État.

Elles seront pourvues d'un jardin, d'une contenance de quatre ares au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies à une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, les concessionnaires présenteront un plan général des lieux indiquant l'emplacement des maisonnettes et loge de garde, ainsi que les distances qui les sépareront.

Art. 10. Le Département des travaux publics se réserve le droit de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

Art. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter, devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Quand les rails seront en fer laminé, ils ne pèseront pas moins de trente-quatre kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés sur leurs supports. Le *maximum* de distance entre les supports ne dépassera pas un mètre.

Les supports en bois seront en chêne. Toutefois, le Département des travaux publics se réserve d'autoriser l'emploi d'autres essences préparées à la créosote ou par tout autre procédé qu'il aura préalablement agréé. En tout cas, l'emploi de bois de chêne sera obligatoire aux abouts des rails et dans les courbes de moins de 1,000 mètres de rayon, lorsque les rails ne seront point fixés sur les supports au moyen de coussinets.

A défaut de gravier, il devra être fait usage, pour le ballastage des voies, de pierrailles, scories et laitiers concassés, ou de cendres choisies de forges. Les échantillons des matières à employer devront être agréés par le Département des travaux publics.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'Etat ou à ce que le Département des travaux publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront en général construits en maçonnerie, en tôle ou en fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

Art. 12. Le matériel d'exploitation, consistant dans les locomotives avec leurs tenders, et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport, de quelque nature qu'il soit, sera construit de manière à assurer la

sécurité des transports, la facilité du raccordement, entre elles, des voitures appartenant aux différentes administrations et la commodité des voyageurs ; il devra pouvoir, sans inconvénient, être admis à circuler sur les lignes de l'État ou à faire partie de ses trains, et aura des dimensions telles qu'à vide ou à pleine charge sa section transversale soit renfermée dans les limites indiquées par des lignes pleines sur la figure annexée au présent cahier des charges, y compris la saillie des portières représentée par des lignes ponctuées. Les voitures à voyageurs seront couvertes. Elles seront fermées au moyen de glaces.

L'exécution de ces différentes conditions sera vérifiée par le Département des travaux publics, qui pourra interdire la circulation, sur les lignes de l'État et même sur la ligne concédée, du matériel qui ne remplirait pas les conditions exigées.

Art. 13. Les haltes et les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Les haltes auront généralement au moins 300 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur moyenne et les stations secondaires 400 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur moyenne. En outre les concessionnaires seront tenus de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Département des travaux publics le jugera nécessaire.

Art. 14. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État.

Il est expressément défendu aux concessionnaires, à moins d'y être autorisés par le Ministre des travaux publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général, et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

Art. 15. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier, et appartenant à l'État, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1854. Les concessionnaires s'entendront, à ce sujet, avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

Art. 16. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

Art. 17. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai déterminé par la convention spéciale de concession.

Art. 18. Un cautionnement, dont l'acte spécial de concession déterminera l'importance, sera déposé par les concessionnaires et demeurera affecté à titre de garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires, que pour servir, éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession et du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

Art. 19. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention spéciale et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si les concessionnaires n'avaient pas rempli leurs obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 20. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 21. Les articles 19 et 20 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

Art. 22. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des travaux publics :

1° Un règlement prescrivant, outre les mesures d'ordre intérieur, toutes les mesures propres à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation;

2° Des tarifs déterminant les prix de transports de toute espèce de station à station;

3° Un livret comprenant les conditions réglementaires de ces transports.

Le Département des travaux publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité et de la régularité de l'exploitation. Ces modifications seront obligatoires pour les concessionnaires.

Art. 23. Le Département des travaux publics pourra exiger qu'il y ait, au moins, trois convois par jour, transportant des voyageurs dans les deux sens pour chaque partie de la ligne. Il se réserve de fixer, s'il le juge convenable, les heures de départ et d'arrivée de ces trains, de manière à les faire coïncider avec celles des trains des autres lignes.

Art. 24. Les lois et règlements de police en vigueur au chemin de fer de l'État et à intervenir, le cas échéant, sont applicables au chemin de fer concédé.

Art. 25. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation telle qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Département des travaux publics pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Département des travaux publics aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le Département des travaux publics se serait trouvé dans l'obligation de pourvoir à l'exploitation, les concessionnaires n'avaient pas valablement justifié qu'ils sont en état de la reprendre et de la continuer, ou s'ils ne l'avaient pas effectivement reprise, ils seraient déchus de leurs droits, comme dans le cas prévu à l'article 19.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

Art. 26. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, signaux, etc. Ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Art. 27. Le gouvernement, sur la proposition des concessionnaires, nommera ceux de leurs agents qui auront à remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

Art. 28. Le Département des travaux publics fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que d'exploitation ; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront annuellement, par kilomètre de voie concédée, dans la caisse qui leur sera désignée à cet effet :

1° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêté de concession définitive.

2° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée de l'exploitation, et prenant cours à partir du 1er janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

Ces sommes seront déterminées par la convention spéciale de concession.

Les concessionnaires mettront à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux, les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

Art. 29. La surveillance à exercer par le Département des travaux publics, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

Art. 30. Il sera facultatif au Département des travaux publics de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir. A cet effet, les fonctionnaires du Département des travaux publics à ce désignés auront accès en tout temps dans les stations et haltes, ainsi que sur toute la ligne et seront admis dans les convois publics gratuitement.

Les agents des concessionnaires devront prêter leur concours chaque fois qu'il sera requis à ce sujet.

Art. 31. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du contrat spécial de concession et du présent cahier des charges, le Département des travaux publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

Art. 32. Le Département des travaux publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé.

Les concessionnaires ne pourront interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être formellement autorisés par le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Ils ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Ils devront, au besoin, établir des moyens de communication ou d'écoulement provisoires, conformément aux instructions du Département des travaux publics, qui se réserve le droit de prendre d'office et aux frais des concessionnaires toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

Art. 33. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes

les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser, à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés, seront dressées, aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives du Département des travaux publics.

Art. 34. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires percevront à leur profit, pendant un terme à fixer dans la convention spéciale de concession, des péages établis sur les bases ci-après.

Art. 35. Le terme dont il est parlé à l'article qui précède prendra cours à l'expiration du délai fixé, par la convention spéciale, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer, quelle que soit d'ailleurs l'époque à laquelle la ligne aura effectivement été livrée à l'exploitation en partie ou en totalité.

Si ce délai était prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai.

Art. 36. Les tarifs de péages dont il est fait mention à l'article 34 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État, en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

Art. 37. Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le chemin de fer de l'État ou avec d'autres lignes concédées seront fixés pour tous les tarifs et classes de tarifs d'après les bases des tarifs de l'État en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation de frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

Art. 38. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art. 39. Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports, sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des travaux publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des travaux publics, et à la condition que le public en soit informé, quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le Département des travaux publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des travaux publics, sans

qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des travaux publics pourra notamment rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix ainsi abaissés ne pourront, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des travaux publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département et à la condition que le public en sera prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 40. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le gouvernement sur les lignes qu'il exploite et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Département des travaux publics.

Art. 41. Les militaires, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux, leurs chevaux et leurs bagages, aux prix et conditions admis pour les transports de l'espèce sur les chemins de fer de l'État.

Art. 42. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer concédé, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

Art. 43. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, le Département des travaux publics requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre le gouvernement et les concessionnaires.

Art. 44. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

Art. 45. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement, par tous les convois, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches ou paquets, et les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes.

Un compartiment de voiture de deuxième classe devra être mis à la disposition des agents qui accompagneront les dépêches par les trains où il n'y aura pas de bureau.

Art. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir gratuitement, sur chacun des points de leur ligne où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Jusqu'à ce que la construction de ces bureaux soit terminée, les concessionnaires devront tenir gratuitement à la disposition de ladite administration un local convenable pour y établir provisoirement son service, si le nombre ou les dimensions des bâtiments existants le permettent.

Le Département des travaux publics pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Les concessionnaires devront, en tout temps, donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 47 Le Département des travaux publics pourra établir et entretenir, le long des voies du chemin de fer concédé, une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera convenables, pour qu'il n'en résulte ni danger, ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Département des travaux publics désirera construire des locaux spéciaux pour y installer des appareils télégraphiques, les concessionnaires fourniront le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils télégraphiques. Lesdits agents feront connaître à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes les accidents ou dérangements, leurs causes et tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de ladite administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, de même que les appareils et les matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Ministre des travaux publics, d'après les circonstances.

Les concessionnaires pourront en outre établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation de la ligne de chemin de fer concédée. Dans ce cas, le Ministre des travaux publics désignera les stations où les fils des concessionnaires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents du gouvernement.

Les agents des concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications télégraphiques relatives à l'exploitation de la ligne concédée.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Département des travaux publics.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur les lignes de l'État.

Les concessionnaires devront prêter, au service des correspondances télégraphiques privées, le concours qui sera réclamé par le Département des travaux publics, d'après les clauses du règlement général arrêté par ce Département.

Art. 48. Le Département des travaux publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement de voies de raccordement, soit aux stations,

soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de ces voies de raccordement et gares privées auront lieu aux conditions de celles établies sur les lignes de l'État.

Art. 49. Le gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Art. 50. Le Département des travaux publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, waggons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes et réciproquement.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée d'après les bases admises pour les relations mixtes des lignes de l'État.

Art. 51. Le gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

Art. 52. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer et autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du payement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des passages à niveau qui seraient établis par l'État, par les provinces ou les communes, par suite de la construction de routes ou autres voies de communication nouvelles ou par suite de la rectification de routes ou autres voies de communication existantes.

Art. 53. Le gouvernement pourra apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

Art. 54. Dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office, et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

Art. 55. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

Art. 56. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'article 23, si, pendant les cinq dernières années de leur concession, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complétement à leurs obligations, le Département des travaux publics aurait le droit de saisir les recettes de la ligne et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances.

Art. 57. A dater de l'expiration de la concession, le Département des travaux publics sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

Art. 58. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Département des travaux publics. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer au Département des travaux publics ou à ses agents; ils ne pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants. Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

Art. 59. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent aux termes de la convention spéciale de concession et du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

Art. 60. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du Département des travaux publics. Ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise à domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent relevant du Département des travaux publics.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

Art. 61. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 62. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent et celles du contrat spécial de concession comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les

travaux nécessaires ; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

Art. 63. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Le gouvernement se réserve le droit, soit de racheter la concession, soit de reprendre l'exploitation dans des délais et sous des conditions à déterminer par la convention spéciale de concession.

Art. 64. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

Art. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à 2 fr. 20 c. (deux francs vingt centimes).

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Modifications apportées au tarif des voyageurs (*voir* plus loin, avis du ministère, *Mon.* 25 avril 1866 et A. M. 25 janv. 1867).

1866. A. M. 20 mars, *Mon.* 21 mars. *Recueil adm.*, n° 744 (à dater du 1er mai).

Art. 1er. Les bases actuelles du tarif des voyageurs, fixées respectivement à 8, 6 et 4 centimes par kilomètre pour les 1re, 2e et 3e classes des trains ordinaires, avec surtaxe de 25 p. c. pour les 1re et 2e classes des trains express, sont remplacées par les bases suivantes :

La taxe par lieue de 5 kilomètres sera substituée à la taxe par kilomètre, et les distances d'application du tarif des marchandises seront adoptées pour celui des voyageurs (1).

Les prix des trois classes de voyageurs par trains ordinaires sont établis comme suit :

1° De 1 à 10 lieues inclusivement, on comptera pour chaque lieue : 0.30 pour la 1re classe, 0.20 pour la 2e classe, 0.15 pour la 3e classe.

2° De 11 à 20 lieues, on ajoutera aux prix de la dixième lieue et pour chaque lieue : 0.15 pour la 1re classe, 0.10 pour la 2e classe, 0.075 pour la 3e classe.

3° Au delà de 20 lieues, on ajoutera aux prix de la vingtième lieue et pour chaque lieue : 0.10 pour la 1re classe, 0.075 pour la 2e classe, 0.05 pour la 3e classe.

(1) Voir page 104 du premier Annuaire, les différentes bases de tarifs mis en vigueur pour le transport des voyageurs, depuis 1835, et page 614, les derniers tarifs adoptés en 1866, comparés avec ceux qui sont appliqués en France et en Prusse.

Des voitures de 3e classe seront ajoutées aux trains express à désigner.

La surtaxe des trains express sera réduite de 25 à 20 p. c. des prix ci-dessus.

L'unité de prix étant fixée à cinq centimes, toute fraction de moins de 3 centimes sera négligée et toute fraction qui atteindra 3 centimes sera comptée pour cinq.

Art. 2. Par première application de ces bases, les prix réduits ci-dessus seront introduits à leur taux définitif à partir de la 16e lieue.

Une taxe transitoire sera appliquée à la zone comprise entre les 8e et 15e lieues inclusivement.

Le complément de la réduction dans cette zone, ainsi que l'application des prix réduits ci-dessus à la zone comprise entre une et sept lieues, demeurent réservés.

Art. 3. Le tarif réduit applicable au transport des électeurs est fixé dès à présent à 50 p. c. des prix définitifs indiqués ci-dessus.

Les troupes voyageant en corps ou par détachement ; — les sociétaires, au nombre de vingt au moins ; — les enfants âgés de moins de 8 ans ; — les émigrants ; — les détenus et leurs gardiens, jouiront d'une réduction de 25 p. c. sur les mêmes prix.

Art. 4. Le tarif actuel pour le transport des bagages est provisoirement maintenu (1).

Art. 5. Les dispositions qui précèdent seront appliquées aux parcours mixtes qui empruntent les lignes de l'État et celles des compagnies belges qui y auront adhéré, et, en cas de non adhésion, à la partie du parcours mixte s'étendant sur les lignes de l'État seulement.

Elles seront étendues aux parcours internationaux à déterminer ultérieurement.

Art. 6. Sont maintenues les dispositions en vigueur auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté.

N. B. Le barême définitif des prix de transport des voyageurs ordinaires, et celui des voyageurs avec réduction de 25 p. c. sur les prix définitifs, se trouvent plus loin à l'A. M. du 25 janv. 1867.

Application du nouveau tarif des voyageurs du 1er mai 1866.

1866. Avis du ministère, *Mon.* 25 avril.

Sont abrogées les réductions accordées antérieurement sur les prix du tarif en faveur des voyageurs désignés ci-après :

Les officiers, sous-officiers et soldats voyageant isolément ; — les officiers, sous-officiers et matelots de la marine royale ; — les officiers de l'état-major de la garde civique voyageant pour le service ; — les gendarmes voyageant pour le service de l'armée ; — les conducteurs d'artillerie, employés des hôpitaux et boulangeries militaires ; — les religieuses de toutes congrégations ; — les artistes dramatiques, entrepreneurs de cirques ou de théâtres forains, voyageant par troupe *de moins de vingt personnes ;* — et, en général, les voyageurs de toutes les catégories qui ne seraient pas munis d'une autorisation postérieure à la date de ce jour.

Tous ces voyageurs payeront, à partir du 1er mai, les prix ordinaires du tarif.

(1) Voir page 109 du premier Annuaire, les différentes bases de tarifs mis en vigueur depuis 1835, pour transport des bagages.

Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages.

1867. A. M. 25 janv., *Mon.* 10 fév.

Voyageurs ordinaires.

1. — Aucun voyageur ne peut prendre place dans une voiture du chemin de fer sans être muni d'un coupon régulier, qui doit être représenté à toute réquisition des agents de l'administration.

2. — A défaut de ce coupon, le voyageur paye de station à station jusqu'à ce qu'il ait pu prendre un billet régulier.

Les gardes-convoi ne peuvent, sous aucun prétexte, percevoir le prix d'une place, sans délivrer immédiatement un coupon en échange.

Les billets sont recueillis pendant le trajet ou à destination.

Enfants.

3. — La remise du prix total est faite aux enfants âgés de moins de 3 ans, à la condition qu'ils restent assis sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

Les enfants de 3 à 8 ans sont transportés à prix réduits et ont droit à une place distincte.

Au-dessus de 8 ans, les enfants payent place entière.

Lorsqu'un voyageur réclamera une place distincte pour un enfant de moins de 3 ans, on percevra le même prix que pour un enfant de 3 à 8 ans.

Suppléments.

4. — Le voyageur qui veut se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée sur son coupon, ou passer d'un train ordinaire dans un train express, doit, suivant le cas, se munir de l'un des coupons supplémentaires indiqués ci-après :

COUPON dont le voyageur est muni.	VOITURE dans laquelle il désire se placer.	COUPON SUPPLÉMENTAIRE dont il doit se munir à cette fin.
3e ordinaire.	2e ordinaire.	3e ordinaire.
3e —	1re —	2e —
3e —	3e express.	3e —
3e —	2e —	2e —
3e —	1re —	2e express.
2e —	1re ordinaire.	3e ordinaire.
2e —	2e express.	3e —
2e —	1re —	3e express.
1re —	1re —	3e ordinaire.
3e express.	2e ordinaire.	3e —
3e —	1re —	3e express.
3e —	2e express.	3e —
3e —	1re —	2e ordinaire.
2e —	1re —	3e —

Pour les enfants qui se trouveront dans les mêmes cas, on exigera, comme suppléments, des coupons d'enfants, de la même classe que ceux indiqués dans la 3e colonne qui précède.

En règle générale, le voyageur muni d'un coupon dont le prix est supérieur à celui de la place qu'il veut occuper n'a aucun supplément à payer.

C'est ainsi qu'il n'y a, par exemple, rien à réclamer à celui qui passe d'une 2e classe ordinaire dans une 3e classe express; d'une 1re ordinaire dans une 3e express, ou d'une 1re ordinaire dans une 2e express.

Correspondance manquée.

5. — En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'auront droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne pourra, pour quelque raison que ce soit, excéder le prix de transport.

Électeurs.

6. — Les électeurs aux Chambres législatives ont droit au transport à prix réduits sur le chemin de fer de l'État entre la station la plus rapprochée de leur résidence et la localité où ils sont appelés à voter.

La taxe est établie à raison des prix du barême définitif (annexe n° 1) réduits de 50 p. c.

Les électeurs dont il s'agit doivent présenter à la station de départ leurs bulletins de convocation, qui devront, en outre, être exhibés à chaque réquisition.

Ces bulletins seront retirés au retour par les gardes-convoi.

Sociétaires.

7. — Les transports à prix réduits de sociétés voyageant en corps sont soumis aux conditions ci-après :

Les sociétés doivent être composées de vingt personnes au moins.

Au dela de vingt, le nombre de sociétaires est illimité.

Le *minimum* de parcours est fixé à trois myriamètres (30 kilomètres), retour non compris.

Les prix de transport sont établis conformément au barême-annexe n° 2.

Les sociétés de moins de vingt personnes ou effectuant un parcours inférieur à 30 kilomètres peuvent profiter de la réduction en payant pour vingt personnes ou pour un parcours de 30 kilomètres.

En service mixte, le *minimum* de 30 kilomètres s'applique à la distance totale du point de départ au point d'arrivée, retour non compris.

La réduction est également acquise aux sociétés qui n'ont à effectuer qu'un seul voyage dans les conditions ci-dessus, ou dont le retour a lieu par d'autres lignes ou d'autres moyens de transport.

Le président de la société doit, au plus tard la veille du départ, remettre au chef de station une liste des sociétaires partant, certifiée par l'autorité communale, et faire connaître les trains par lesquels les transports auront lieu.

Les sociétaires doivent être rendus à la station au moins 15 minutes avant le départ.

Ils ne peuvent prendre place que dans les voitures désignées par le chef de station ou son délégué, qui vérifie au préalable le nombre des sociétaires présents.

Le prix de transport (aller et retour le cas échéant), doit être payé avant le départ entre les mains du chef de station, qui délivre au président un bulletin portant reçu de la somme encaissée.

S'il s'agit d'un transport avec retour, le bulletin est dressé en double expédition ; l'un des bulletins est retiré à l'aller, l'autre au retour.

Outre le bulletin collectif, le bureau de départ délivre, pour chaque sociétaire, un coupon revêtu du timbre de l'État.

Les élèves des établissements d'instruction publique, voyageant avec leurs professeurs, sont admis aux mêmes conditions que les sociétés.

Tout sociétaire qui fera usage de son coupon pour un autre jour ou un autre train que ceux qui y sont désignés, payera le prix intégral du parcours, sans préjudice au procès-verbal à dresser à sa charge, s'il y a lieu.

Il en sera de même pour les sociétaires trouvés sans billet.

Les transports à prix réduits ne peuvent avoir lieu par trains express.

Militaires.

8. — Les troupes voyageant en corps ou par détachements sont transportées aux prix réduits indiqués à l'annexe n° 2.

Les militaires voyageant isolément ne jouissent d'aucune réduction.

Bagages.

9. — Il est loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes et pouvant être placés sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Ces objets ne sont pas inscrits au bureau de départ et sont transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

Cette faculté ne s'étend pas aux valeurs.

10. — Tout bagage inscrit est assujetti à la taxe, dont le minimum est fixé à 50 centimes par expédition.

Au delà de ce minimum, la taxe s'applique de 10 en 10 kilogr. en négligeant toute fraction de dizaine.

11. — Les bagages présentés à l'inscription doivent porter une adresse bien lisible et être emballés de manière à en assurer la conservation.

12. — Le voyageur reçoit, au départ, un bulletin renseignant le nombre de colis, le poids total et la somme perçue.

Ce bulletin doit être remis à l'arrivée pour la décharge de l'administration.

13. — Les voyageurs peuvent faire assurer leurs bagages, en payant une taxe de 10 centimes par 100 francs de valeur déclarée, en sus des prix du tarif. Les bagages

expédiés de cette manière doivent être conditionnés de façon à offrir toute garantie à l'administration.

14. — En cas de perte d'un objet assuré, l'administration remboursera intégralement la valeur assurée.

15. — Pour la perte d'un objet inscrit et non assuré, il sera payé au propriétaire une somme calculée d'après le poids du colis et à raison de 6 francs par kilogramme.

16. — Les bagages remis au bureau un quart d'heure avant le départ du convoi partent en même temps que le voyageur.

Ceux remis plus tardivement pourront être refusés ou seront expédiés conformément à l'article 18.

17. — Les colis de marchandises et objets mobiliers, présentés pour être transportés comme bagages, seront refusés lorsque leur poids excédera 25 kilogrammes, ou leur volume 1,8 de mètre cube.

18. — Il est loisible aux voyageurs d'expédier leurs bagages comme marchandises, aux prix et conditions établis pour ces transports.

Dépôt de bagages.

19. — Les chefs de station sont autorisés à recevoir en dépôt les bagages qui leur sont présentés à l'arrivée des trains ou avant leur départ, moyennant la perception d'un droit de magasinage de 5 centimes par colis et par jour, avec un minimum de taxe de 10 centimes.

20. — Ces bagages sont considérés comme étant en cours de transport et peuvent être assurés moyennant payement d'une prime de 10 centimes par 100 francs de valeur déclarée, en sus de la taxe de 5 centimes stipulée à l'article précédent.

21. — Le dépôt est constaté par un récépissé à remettre au voyageur et contre remise duquel celui-ci peut rentrer en possession de ses bagages.

22. — En cas de perte d'un colis-bagage déposé, le propriétaire a droit au remboursement intégral de la valeur assurée ou au payement d'une somme calculée d'après les bases fixées par l'article 15 ci-dessus, lorsqu'il n'y a pas eu assurance.

23. — Si le poids des colis n'a pas été indiqué sur le bulletin de dépôt ou que ce bulletin ne puisse être reproduit, ce sera au voyageur à prouver le poids à raison duquel il réclamera.

Chiens.

24. — Les chiens accompagnant les voyageurs payent, sans exception, le prix d'un coupon de 3e classe.

Le propriétaire reçoit un bulletin qu'il doit remettre au bureau d'arrivée pour la décharge de l'administration.

Les chiens ne sont pas admis dans les voitures affectées au transport des voyageurs. Ils sont placés dans les niches dont sont pourvus les waggons à bagages.

Annexes I.

Barême définitif des prix de transport des voyageurs ordinaires.

Distances en LIEUES.	EXPRESS.			ORDINAIRES.		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1	» 35	» 25	» 20	» 30	» 20	» 15
2	» 70	» 50	» 35	» 60	» 40	» 30
3	1 10	» 70	» 55	» 90	» 60	» 45
4	1 45	» 95	» 70	1 20	» 90	» 60
5	1 80	1 20	» 90	1 50	1 »	» 75
6	2 15	1 45	1 10	1 80	1 20	» 90
7	2 50	1 70	1 25	2 10	1 40	1 05
8	2 90	1 90	1 45	2 40	1 60	1 20
9	3 25	2 15	1 60	2 70	1 80	1 35
10	3 60	2 40	1 80	3 »	2 »	1 50
11	3 80	2 50	1 85	3 15	2 10	1 55
12	3 95	2 65	2 »	3 30	2 20	1 65
13	4 15	2 75	2 05	3 45	2 30	1 70
14	4 30	2 90	2 15	3 60	2 40	1 80
15	4 50	3 »	2 20	3 75	2 50	1 85
16	4 70	3 10	2 35	3 90	2 60	1 95
17	4 85	3 25	2 40	4 05	2 70	2 »
18	5 05	3 35	2 50	4 20	2 80	2 10
19	5 20	3 50	2 60	4 35	2 90	2 15
20	5 40	3 60	2 70	4 50	3 »	2 25
21	5 50	3 65	2 75	4 60	3 05	2 30
22	5 65	3 80	2 80	4 70	3 15	2 35
23	5 75	3 85	2 90	4 80	3 20	2 40
24	5 90	3 95	2 95	4 90	3 30	2 45
25	6 »	4 »	3 »	5 »	3 35	2 50
26	6 10	4 15	3 05	5 10	3 45	2 55
27	6 25	4 20	3 10	5 20	3 50	2 60
28	6 35	4 30	3 20	5 30	3 60	2 65
29	6 50	4 40	3 25	5 40	3 65	2 70
30	6 60	4 50	3 30	5 50	3 75	2 75
31	6 70	4 55	3 35	5 60	3 80	2 80
32	6 85	4 70	3 40	5 70	3 90	2 85
33	6 95	4 75	3 50	5 80	3 95	2 90
34	7 10	4 85	3 55	5 90	4 05	2 95
35	7 20	4 90	3 60	6 »	4 10	3 »
36	7 30	5 05	3 65	6 10	4 20	3 05
37	7 45	5 10	3 70	6 20	4 25	3 10
38	7 55	5 20	3 80	6 30	4 35	3 15
39	7 70	5 30	3 85	6 40	4 40	3 20
40	7 80	5 40	3 90	6 50	4 50	3 25
41	7 90	5 45	3 95	6 60	4 55	3 30
42	8 05	5 60	4 »	6 70	4 65	3 35
43	8 15	5 65	4 10	6 80	4 70	3 40
44	8 30	5 75	4 15	6 90	4 80	3 45
45	8 40	5 80	4 20	7 »	4 85	3 50
46	8 50	5 95	4 25	7 10	4 95	3 55
47	8 65	6 »	4 30	7 20	5 »	3 60
48	8 75	6 10	4 40	7 30	5 10	3 65
49	8 90	6 20	4 45	7 40	5 15	3 70
50	9 »	6 30	4 50	7 50	5 25	3 75
51	9 10	6 35	4 55	7 60	5 30	3 80
52	9 25	6 50	4 60	7 70	5 40	3 85

ANNEXES II.

Barême de voyageurs avec réduction de 25 p. c. sur les prix définitifs.

Distances en LIEUES.	EXPRESS.			ORDINAIRES.		
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	1re classe.	2e classe.	3e classe.
	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1	» 25	» 20	» 15	» 20	» 15	» 10
2	» 50	» 35	» 25	» 45	» 30	» 20
3	» 80	» 50	» 40	» 65	» 45	» 35
4	1 10	» 70	» 50	» 90	» 60	» 45
5	1 35	» 90	» 65	1 10	» 75	» 55
6	1 60	1 10	» 80	1 35	» 90	» 65
7	1 85	1 25	» 95	1 55	1 05	» 80
8	2 15	1 40	1 10	1 80	1 20	» 90
9	2 45	1 60	1 20	2 »	1 35	1 »
10	2 70	1 80	1 35	2 25	1 50	1 10
11	2 85	1 85	1 40	2 35	1 55	1 15
12	2 95	2 »	1 50	2 45	1 65	1 25
13	3 10	2 05	1 55	2 60	1 70	1 25
14	3 20	2 15	1 60	2 70	1 80	1 35
15	3 35	2 25	1 65	2 80	1 85	1 40
16	3 50	2 30	1 75	2 90	1 95	1 45
17	3 65	2 45	1 80	3 05	2 »	1 50
18	3 80	2 50	1 85	3 15	2 10	1 55
19	3 90	2 60	1 95	3 25	2 15	1 60
20	4 05	2 70	2 »	3 35	2 25	1 70
21	4 10	2 75	2 05	3 45	2 30	1 70
22	4 25	2 85	2 10	3 50	2 35	1 75
23	4 30	2 90	2 15	3 60	2 40	1 80
24	4 40	2 95	2 20	3 65	2 45	1 85
25	4 50	3 »	2 25	3 75	2 50	1 85
26	4 55	3 10	2 30	3 80	2 60	1 90
27	4 70	3 15	2 30	3 90	2 60	1 95
28	4 75	3 20	2 40	3 95	2 70	2 »
29	4 85	3 30	2 45	4 05	2 75	2 »
30	4 95	3 35	2 45	4 10	2 80	2 05
31	5 »	3 40	2 50	4 20	2 85	2 10
32	5 15	3 50	2 55	4 25	2 90	2 15
33	5 20	3 55	2 60	4 35	2 95	2 15
34	5 30	3 65	2 65	4 40	3 05	2 20
35	5 40	3 65	2 70	4 50	3 05	2 25
36	5 45	3 80	2 75	4 55	3 15	2 30
37	5 60	3 80	2 75	4 65	3 20	2 30
38	5 65	3 90	2 85	4 70	3 25	2 35
39	5 75	3 95	2 90	4 80	3 30	2 40
40	5 85	4 05	2 90	4 85	3 35	2 45
41	5 90	4 10	2 95	4 95	3 40	2 45
42	6 05	4 20	3 »	5 »	3 50	2 50
43	6 10	4 25	3 05	5 10	3 50	2 55
44	6 20	4 30	3 10	5 15	3 60	2 60
45	6 30	4 35	3 15	5 25	3 65	2 60
46	6 35	4 45	3 20	5 30	3 70	2 65
47	6 50	4 50	3 20	5 40	3 75	2 70
48	6 55	4 55	3 30	5 45	3 80	2 75
49	6 65	4 65	3 35	5 55	3 85	2 75
50	6 75	4 70	3 35	5 60	3 95	2 80
51	6 80	4 75	3 40	5 70	3 95	2 85
52	6 95	4 85	3 45	5 75	4 05	2 90

Ces prix s'appliquent en raison des distances légales indiquées au tarif des marchandises.

Service intérieur de l'État.

CONDITIONS RÉGLEMENTAIRES POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES, FINANCES, ÉQUIPAGES, CHEVAUX, BESTIAUX, CHIENS ET TAPISSIÈRES.

1868. A. M. 25 janv., *Mon.* 5 fév., à dater du 1er fév.

CHAPITRE Ier. — Marchandises.

§ Ier. — Colis à remettre à domicile par exprès. — TARIF N° 1.

Art. 1er. Ce tarif s'applique aux colis à remettre à domicile par exprès. Il comprend tous les frais accessoires.

Les prix s'appliquent par colis et de 10 en 10 kilogrammes pour les colis pesant plus de 10 kilogrammes. — Les taxes sont arrondies par demi-décime dans le sens de l'augmentation.

Les lettres simples, c'est-à-dire celles pesant 10 grammes au moins, peuvent également être expédiées au prix du tarif n° 1. (Cette disposition ne s'applique pas aux transports mixtes.)

Art. 2. Les expéditions au tarif n° 1 s'effectuent à la vitesse des dépêches postales, et par tous les convois indistinctement partant une demi-heure après l'inscription.

Toutefois, les colis encombrants, ou d'un chargement difficile, ne sont admis aux convois de voyageurs que pour autant qu'ils ne soient pas de nature à entraver la marche de ces convois.

Art. 3. Dans les stations où le camionnage est organisé, la remise à domicile par exprès des colis de tout poids se fait immédiatement après l'arrivée des convois jusqu'à 9 heures du soir, dans l'étendue de territoire limitée par une circonférence de trois kilomètres de rayon autour de la station prise comme centre.

Les colis exprès, arrivant après 9 heures du soir, ne sont remis à domicile que le lendemain matin, entre 7 et 8 heures en été, et entre 8 et 9 heures en hiver.

L'expéditeur peut néanmoins en assurer la remise immédiate après 9 heures du soir, s'il en fait la demande écrite sur la lettre de voiture ou sur l'adresse des colis.

Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire de 25 centimes par expédition.

Dans les localités où le service de camionnage n'est pas organisé, la remise à domicile est limitée aux colis du poids de 25 kilogr. et moins, à transporter dans le rayon de trois kilomètres autour de la station.

Les colis de 5 kilogr. et moins sont remis à domicile par exprès à toute distance, moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc par zone indivisible de 5 kilomètres au delà du rayon ci-dessus indiqué.

L'administration pourra exiger le dépôt d'arrhes pour garantie de cette dernière taxe.

Art. 4. Les lettres et colis sans valeur expédiés par exprès doivent toujours être affranchis.

§ II. — Grande vitesse *(petits paquets et articles de messagerie)*. — TARIF N° 2.

Art. 5. Le tarif n° 2 s'applique aux petits paquets et articles de messagerie jusqu'à 200 kilogr., à moins que l'expéditeur n'ait expressément demandé, par écrit, l'application des tarifs n° 1 ou n° 3.

Art. 6. Les prix sont appliqués par expédition (1) et de 10 en 10 kilogrammes pour les expéditions pesant plus de 10 kilogrammes. Les taxes sont arrondies par demi-décime, dans le sens de l'augmentation.

Art. 7. Ces marchandises sont généralement expédiées dans la soirée de leur acceptation, mais seulement par les trains que l'administration aura désignés pour ce mode de transport. Elles sont remises à domicile dans les six heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées (2), le tout sauf le cas d'encombrement.

Art. 8. Les marchandises qui ne sont pas remises au bureau une heure avant le départ peuvent n'être acceptées que pour le départ suivant.

§ III. — Dispositions communes aux tarifs nos 1 et 2.

Art. 9. Sauf l'exception stipulée au 2e § de l'article 2, les expéditeurs ont la faculté de réclamer par écrit le transport des colis de tout poids, aux prix et conditions des tarifs nos 1 et 2.

Art. 10. Le chargement et le déchargement des expéditions effectuées aux tarifs nos 1 et 2 sont opérés par les ouvriers de l'administration.

Art. 11. Les huîtres, le poisson frais et la levûre sont expédiés aux prix et conditions du tarif no 2, à moins que l'expéditeur ne demande, sur la lettre de voiture, l'application des prix et conditions du tarif no 1 ou du tarif no 3 (*petite vitesse*).

§ IV. — Petite vitesse (*articles de roulage*). — TARIF No 3.

Art. 12. Les marchandises à petite vitesse sont réparties en quatre classes et trois tarifs spéciaux, conformément au tableau de classification annexé au présent livret.

Art. 13. Lorsqu'une expédition du tarif no 3 contient des marchandises de diverses classes, on applique au poids total le prix de la classe la plus élevée.

Les charbons destinés à l'embarquement immédiat sur navires de mer dans les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Louvain, Termonde et Bruges sont transportés aux prix du tarif spécial d'exportation no 1.

Les marchandises marquées d'un astérisque dans la classification et expédiées par waggon complet de 10,000 kilog. ou payant pour ce poids, à l'exportation par les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Louvain, Termonde et Bruges, sont taxées aux prix du tarif spécial no 2.

Les marchandises à l'exportation ou à l'importation par les mêmes ports, et marquées de deux astérisques dans la classification, sont taxées par waggon complet de 10,000 kilog. ou payant pour ce poids, au prix du tarif spécial no 3.

Art. 14. Les marchandises de la 4e classe du tarif no 3 seront taxées aux prix et conditions de la 3e classe de ce tarif, lorsque l'expéditeur demandera l'emploi de waggons fermés ou bâchés. Les bâches de l'administration ne peuvent servir à recouvrir des transports de chaux.

Les expéditeurs ou les destinataires pourront réclamer l'application du prix de la

(1) On entend par *expédition* un ou plusieurs colis provenant d'un seul expéditeur à l'adresse d'un seul destinataire.

(2) Les heures de nuit sont fixées comme suit :

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du soir à 7 heures du matin.

Du 1er octobre au 31 mars, de 5 heures du soir à 8 heures du matin.

4e classe s'ils fournissent eux-mêmes les bâches, et, le cas échéant, la paille nécessaire.

Les bâches appartenant aux expéditeurs doivent porter *d'une manière très-apparente* le nom des propriétaires et celui de la station où elles doivent être renvoyées.

La réexpédition de ces bâches au point de départ est soumise à un droit d'enregistrement de 50 centimes par expédition.

Art. 15. Pour les expéditions de plus de trois waggons, l'expéditeur est tenu de prendre inscription 48 heures au moins à l'avance. Un registre spécial est déposé, à cet effet, dans chaque station.

L'expéditeur est passible d'une amende de 5 fr. par waggon, si la marchandise n'est pas rendue à la station de départ le jour convenu et l'administration peut, en outre, disposer du matériel.

La consignation de l'amende de 5 fr. par waggon pourra être exigée au moment de l'inscription.

Pour tous transports sans distinction, le chef de station prévient l'expéditeur de l'heure à laquelle les waggons demandés seront mis à sa disposition.

Si, endéans les huit heures, le chargement du waggon n'est pas opéré par les ouvriers de l'expéditeur, celui-ci sera passible d'une amende de 25 centimes par heure de retard et par waggon.

Lorsque le chargement devra être fait par les ouvriers de l'administration, la même amende sera appliquée, s'il s'écoule plus de huit heures entre la réception de la première partie de l'expédition et la réception de son complément, c'est-à-dire si toute l'expédition n'est pas amenée à la station endéans les 8 heures.

La même amende de 25 centimes par heure sera appliquée pour chaque waggon chargé qui, à défaut des pièces prescrites, ne pourrait être expédié par le train qui aurait dû l'emmener.

Art. 16. Sauf le cas d'encombrement, les expéditions effectuées au tarif n° 3 sont rendues à la gare de destination dans les trois fois vingt-quatre heures de leur acceptation, et elles sont remises à domicile, le cas échéant, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée.

Art. 17. *Minima*. Les minima des taxes du tarif n° 3 sont fixés comme suit :

A. Pour la 1re classe, à raison des prix indiqués au barème. Ces prix, qui ont été calculés d'après un poids de 400 kilogrammes, ne comprennent pas les frais accessoires. — Toutefois, les expéditions de moins de 5,000 kil. de marchandises présentées en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres marchandises, sont taxées aux prix afférents à une charge de 5,000 kil. Pour les voitures de foire chargées, de même que pour les chevaux morts la taxe doit être établie d'après un poids minimum de 4,000 kilogrammes.

B. Pour les 2e et 3e classes, à raison d'un poids de 5,000 kil. — Les expéditions de moins de 5,000 kil. sont assimilées aux expéditions de la 1re classe et taxées comme telles, à moins qu'il n'y ait avantage pour l'expéditeur à payer le prix afférent à 5,000 kil. dans la classe à laquelle la marchandise appartient. Les voitures de foire vides doivent être taxées d'après un poids minimum de 4,000 kilogrammes.

C. Pour la 4e classe, à raison d'un poids de 10,000 kil. — Les marchandises de la 4e classe, présentées à l'expédition en quantités de moins de 10,000 kil., seront assimilées aux marchandises de la 3e classe et taxées comme telles, à moins qu'il n'y ait

avantage pour l'expéditeur à payer les prix afférents aux expéditions de 10,000 kil. de la 4e classe.

Au delà de ces minima, les taxes sont calculées par fractions indivisibles de 10 kilogrammes.

Sauf les exceptions indiquées au § 1er de l'article suivant, toutes les marchandises présentées par charge incomplète sont taxées au prix de la 1re classe, pour autant, toutefois, qu'il n'y ait pas avantage à leur appliquer la taxe d'une charge complète dans la classe à laquelle elles appartiennent.

Les marchandises autres que celles en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres, et qui proviennent ou qui sont en destination des embranchements particuliers, sont admises par charges incomplètes avec un minimum de taxe de 2,000 kilog. par expédition.

Art. 18. Les marchandises en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres ne sont admises qu'au prix de la charge complète (5,000 kilogrammes pour les 1re, 2e et 3e classes et 10,000 kilogrammes pour la 4e classe), quel que soit le poids de l'expédition (2).

Art. 19. Le chargement et le déchargement des articles de roulage sont effectués par les ouvriers et sous la direction des agents de l'administration, au prix de 10 centimes par 100 kilogrammes pour les deux opérations (2).

Cette taxe s'applique sur le poids réel de la marchandise de 100 en 100 kilog.

Le chargement consiste dans la mise en waggon des marchandises déposées par l'expéditeur sur les quais ou emplacements désignés par l'administration.

L'opération contraire constitue le déchargement.

Les ouvriers de l'expéditeur ou du destinataire pourront être admis à assister ou

(1) Ces marchandises sont les suivantes :

Ail sec. — Alumine. — Anthracite. — Alquifoux. — Argile. — Asphalte. — Baryte. — Betteraves. — Blanc de krems ou de zinc. — Blanc de Troyes, de Meudon et d'Espagne. — Blende. — Boues en tonneaux. — Boulets ou briquettes de charbons. — Briquettes à base de tan et de tourbes. — Bouteilles vides. — Brai minéral. — Cadmie. — Cailloux. — Calamine. — Calcaires broyés. — Carbonate de baryte. — Carottes. — Castine. — Cendres. — Charbon de bois. — Charbon de terre. — Châtaignes. — Chaux (en vrac ou en sacs). — Chaux broyée ou en poudre (en sacs ou en vracs). — Chevaux morts. — Chicorée en cossettes ou en racines fraîches ou séchées. — Chiffons et drilles non emballés. — China Cley. — Cloches en verre. — Cobalt en pierres. — Coke. — Cornes non ouvrées. — Craie. — Crasse de plomb et de zinc. — Cruchons vides. — Dames-Jeannes. — Déchets de cornes et d'os. — Déchets de métaux communs non dénommés. — Drèches. — Écorces. — Engrais. — Escarbilles. — Ferrailles. — Foin comprimé et paille en bottes. — Fourrages secs comprimés. — Fruits verts et fruits secs non dénommés. — Fumier. — Galène. — Glace (eau congelée). — Glands. — Grains et graines. — Graisses. — Gravier. — Groisil. — Guano. — Houille. — Kaolin. — Laitier. — Lignite. — Limaille. — Lin en paille. — Manganèse. — Mâchefer. — Marne. — Marrons. — Minerais de fer et autres. — Mitraille — Moellons. — Mortier. — Navets. — Noir animal. — Noir de charbon de bois — Noir d'ivoire. — Noir d'os. — Noir pour engrais. — Noir de fumée. — Noir léger. — Noix et noisette. — Ocre. — Oignons secs. — Os bruts ou concassés. — Oxyde de zinc. — Pavés. — Pierrailles. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pierres calcaires broyées. — Pierres à faux et à fusil. — Pierre-ponce. — Plâtre. — Plombagine. — Pommes et poires fraîches. — Pommes de terre. — Pommes de pin. — Poterie commune en terre cuite. — Poudrette. — Pouzzolane. — Pulpe de betteraves. — Pyrites. — Quartz. — Résidus de boucherie. — Résidus calcaires de la fabrication du sucre. — Résidus de métaux. — Résidus de pommes de terre. — Rognures de cornes. — Sable. — Sabots de bétail. — Scories. — Sel gemme et sel marin. — Soufre brut. — Spath en pierres. — Suie. — Suif. — Sulfate de baryte. — Talc brut. — Tan. — Terre à pipes. — Terres de bruyère. — Terres réfractaires. — Terre d'ombre. — Terre végétale et à poterie. — Terres non dénommées. — Terres de Sienne. — Terreau. — Tourbe. — Tourbe carbonisée. — Trass. — Verre cassé. — Verrerie. — Vidanges en tonneaux.

(2) Ce prix ne comprend pas la rémunération du service rendu par l'administration lorsque celle-ci, en l'absence ou sur les instructions du destinataire, fait monter la marchandise aux étages d'un entrepôt ou la fait descendre dans les caves. Dans ces cas, on doit exiger le remboursement des frais supplémentaires de manutention avancés par l'administration.

à coopérer à ces opérations, sans qu'en aucun cas, il puisse en résulter une réduction sur les frais accessoires fixés au tarif.

Toutefois, le chargement et le déchargement de toutes les marchandises en vrac, présentées par charge complète, devront généralement être effectués par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire, sous la surveillance des agents de l'administration.

Les marchandises des 3e et 4e classes mises sous emballage, ainsi que les marchandises emballées des 1re et 2e classes ci-après désignées, pourront également être chargées et déchargées par les soins des expéditeurs et des destinataires lorsqu'elles seront présentées par charge complète.

Les marchandises de la 1re ou de la 2e classe auxquelles ces dispositions s'appliquent sont :

Les acides en général, les armes, les céréales en général (froment, épeautre, seigle, sarrasin, avoine, maïs, orge et leurs farines, malt ou orge germé, son, déchets de riz et de farine, pois, fécules indigènes, fèves et féveroles), — les charbons de bois, — les cornues en terre, — les chiffons et drilles, ainsi que les déchets d'étoupes, de chanvre et de lin et les vieux cordages destinés à la fabrication du papier, — les cloches en verre pour jardins, — les cristaux et verreries fines, — les croûtes de sel, — les cruchons vides, — les étoupes, — les faïences, — les farines en général non dénommées, — les farineux alimentaires, — les glaces, — les glands, — les gobeleteries en général, — les grains et graines, — les gruaux, — le guano en sacs ou en barils, — le noir de charbon de bois, — la pâte de bois et de paille, — les porcelaines, — les poteries de terre, — les sels de soude et de potasse, — les sulfates en général, — le trass et les verres à vitres, — les verreries.

Le chargement par l'expéditeur entraîne l'obligation du déchargement et de la remise à domicile par les soins et aux frais du destinataire.

Par contre, le chargement par l'administration entraîne la perception de la taxe fixée au tarif pour le chargement et le déchargement.

Les excédants de charge complète suivent, sous le rapport des frais de chargement et de déchargement, le régime de la charge complète dont ils forment le supplément.

Les frais de chargement ou de déchargement seront toujours perçus lorsqu'il sera fait usage, au départ ou à l'arrivée, des engins extraordinaires de l'administration, avec ou sans le concours de ces ouvriers.

Art. 20. Lorsque l'expéditeur ou le destinataire demande, à l'arrivée, la vérification du poids de la marchandise, il est perçu une taxe de 5 centimes par 100 kilogrammes pour cette opération.

Toutefois, ce droit n'est pas perçu si le pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Le poids constaté au départ sera considéré comme exact lorsque la différence en plus ou en moins ne dépassera pas 2 p. c. du poids total de l'expédition. Lorsque la différence en plus dépassera cette tolérance, la taxe sera perçue pour tout l'excédant de poids constaté.

§ V. — Transports par abonnement.

Art. 21. Les abonnements sont accordés aux expéditeurs et aux destinataires qui s'engagent à employer régulièrement, pendant un mois au moins, un ou plusieurs

waggons à des transports de marchandises de même nature entre deux stations déterminées.

L'administration réglera les itinéraires de ces waggons et fixera les délais endéans lesquels le chargement et le déchargement de la marchandise devront s'effectuer. Il sera accordé quatre heures au moins pour chacune de ces opérations.

Le tonnage faisant l'objet d'un abonnement doit être au minimum de 5,000 kilogrammes, lorsqu'il s'agit de marchandises de la 1re, de la 2e ou de la 3e classe, et de 10,000 kilogrammes pour les marchandises de la 4e classe du tarif n° 3.

Les abonnements ne s'accordent que pour des quantités indivisibles de 5,000 kilogrammes.

Les abonnements comportant plus de 5,000 kilogrammes sont desservis par des waggons de 5, de 10, ou de 15 tonnes, selon les convenances de l'administration.

Les abonnements de six mois de plus sont taxés aux prix ordinaires des tarifs ; ceux de moins de six mois sont taxés avec augmentation de 25 centimes par tonne sur les prix des quatre classes du tarif n° 3.

Les abonnements peuvent être suspendus les dimanches et jours fériés.

L'abonné pour un terme de six mois et plus peut changer, à l'expiration de chaque mois d'abonnement, soit le point de départ, soit le point de destination des waggons engagés.

Il a la faculté d'augmenter, à l'expiration de chaque mois d'abonnement, le tonnage fixé par son engagement, à la condition de se conformer aux prescriptions des §§ 3 et 4 ci-dessus, comme s'il s'agissait d'un nouvel engagement et d'employer régulièrement, pendant 30 jours au moins, le ou les waggons supplémentaires.

Toutefois, l'administration se réserve expressément le droit de limiter ces augmentations à un chiffre égal au tonnage fixé dans l'engagement.

Les demandes d'abonnement, ainsi que celles de waggons supplémentaires ou de changement d'itinéraire, doivent être adressées, par écrit, au chef de station, huit jours à l'avance.

Tout waggon retenu par abonnement doit être garni d'une plaque en métal ou en bois, à fournir par l'abonné et portant les indications que l'administration exigera.

En cas de chômage des waggons loués, l'abonné est passible d'une amende égale à la moitié du prix de location, à moins que le chômage ne provienne d'un cas de force majeure, comme fermeture de barrières, extinction d'un haut fourneau, interruption forcée dans l'exploitation de la mine ou manquement du chemin de fer.

L'administration sera également dégagée de ses obligations envers l'abonné, en cas d'encombrement ou de faits analogues à ceux qui libèrent l'abonné.

§ VI. — Transports de meubles au moyen de tapissières (1).

Art. 22. L'emploi des tapissières ou voitures à déménagement est réglé comme suit :

A. La taxe est établie au prix de la 1re classe du tarif n° 3 et à raison de

(1) Les stations de l'État non pourvues de rampes pour le chargement et le déchargement des tapissières et des equipages sont les suivantes :

Ligne du Midi. — Buysingen, Hennuyères, Marches-lez-Écaussines, Familleureux, Godarville, Courcelles-Nord, Marcinelle, Le Campinaire, Flawinne, Neufvilles, Gblin, Quaregnon, La Croyère, Mons (Bassin), Boussu, Haine-Saint-Pierre, Mariemont, L'Olive, La Paix, Bois-du-Luc, Bracquegnies.

Ligne Nord-Ouest. — Schaerbeek, Haeren, Eppeghem, Weerde, Wavre-Sainte-Catherine, Duffel, Vieux-

6,000 kilog. par tapissière, sans que le poids maximum du contenu puisse dépasser 3,000 kilog.

Toutes les conditions du tarif n° 3 s'appliquent également à ces transports.

Il n'est admis aucun complément de charge sur les waggons utilisés pour le transport des tapissières.

Le chargement et le dechargement des meubles à domicile sont aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Les frais de chargement sur le waggon et le déchargement de la tapissière sont compris dans le tarif.

L'expédition s'effectue à petite vitesse.

B. Lorsque la prise et la remise à domicile se font par les soins de l'entrepreneur du camionnage, elles sont taxées à raison de 5 francs par tapissière, pour chaque opération, comprenant la conduite de la voiture de la station à domicile dans un rayon de 3 kilomètres et le retour.

Les intéressés ont la faculté de se servir de tout autre intermédiaire ou de leurs propres chevaux.

Il est accordé, pour chacune de ces opérations, un délai de huit heures, prenant cours au moment de la réception, par l'intéressé, de l'avis annonçant l'arrivée de la tapissière, soit à charge, soit à vide.

Il doit être bien entendu que le délai de huit heures s'applique exclusivement aux heures de jour ; ainsi, pour une voiture mise dans la soirée à la disposition de l'intéressé, le délai ne prendra cours qu'à partir du lendemain matin.

Passé le délai de huit heures, il est perçu 25 centimes par heure, à titre d'indemnité de chômage.

C. Les tapissières peuvent servir aux transports au delà du chemin de fer.

Le charriage en dehors du chemin de fer se fait aux frais, risques et périls de l'expéditeur, qui est responsable des dégradations qui surviendraient à la voiture pendant le trajet.

D. Les demandes de tapissières sont reçues dans toutes les stations, sur consignation d'une somme de 10 francs par tapissière, somme qui est remboursée à l'expéditeur au moment du départ. Dans le cas où il ne serait pas fait usage de la voiture demandée, cette somme sera acquise au trésor, indépendamment de ce qui pourra être dû en vertu du dernier § du littera *B* qui précède.

CHAPITRE II. — **Finances.** — TARIF N° 4.

Art. 23. Ce tarif s'applique au transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés, des billets de banque et autres papiers valeurs.

Toute fausse déclaration, quant à la nature, à la valeur ou au poids des objets spécifiés ci-dessus, est considérée comme fraude.

Art. 24. La taxe est appliquée par 1,000 francs, toute fraction inférieure à ce

Dieu, Berchem (Anvers), Hombeek, Baesrode, Wichelen, Schellebelle, Quatrecht, Gand (Entrepôt), Tronchiennes, Oostcamp, Laeken, Jette, Dilbeek, Berchem-Sainte-Agathe, Bodeghem-St-Martin, Erembodeghem, Gyseghem (*), Schoonaerde.

Ligne de l'Est. — Boortmeerbeek, Haecht, Wespelaer, Wygmael, Herent, Remicourt, Ensival, Bierset Awans, Corbeek-Loo.

Ligne Sud-Ouest. — La Pinte, Saint-Denis-Westrem, Machelen, Havinnes, Papignies, Schendelbeke, Baeleghem, Schelde-Windeke, Moortzeele, Landscauter.

(*) Cette station est pourvue d'une rampe provisoire construite au moyen de vieilles billes

chiffre étant comptée comme 1,000 francs. Le tarif comprend les frais accessoires de chargement et de déchargement, d'enregistrement et de remise à domicile.

Art. 25. Lorsque la taxe du tarif des finances est inférieure à celle du tarif n° 2 calculée à raison du poids, c'est cette dernière qui est appliquée.

Les valeurs taxées au poids sont soumises à toutes les conditions de transport du tarif appliqué.

Art. 26. Pour être admis au transport, les articles déclarés à la valeur doivent être soigneusement emballés et cachetés, et porter l'adresse du destinataire.

Ils doivent être renfermés — ou dans des sacs ni déchirés, ni raccommodés, cousus en dedans et parfaitement fermés par une corde, sur l'extrémité de laquelle doit se trouver un cachet en cire ou en plomb, — ou dans des caisses ou barils parfaitement solides, fermés par une corde en croix, d'un seul morceau, sur les deux extrémités de laquelle doit se trouver le cachet de l'expéditeur. Ces cachets devront porter des lettres ou un signe spécial bien déterminé; on refusera tous les colis finances portant des cachets à empreintes de pièces de monnaie et ceux sur lesquels seraient tracés des lignes, soit droites, soit circulaires, soit croisées. Les mêmes formalités doivent être observées pour tous les colis déclarés à la valeur.

Dans tous les cas, le contenu et la valeur doivent être déclarés sur l'adresse et sur le bordereau d'expédition, lequel, doit, en outre, reproduire l'empreinte du cachet ou du plomb qui se trouve sur les colis, sacs, caisses, barils ou paquets.

Art. 27. Les articles taxés à la valeur sont expédiés par le plus prochain train de voyageurs partant dans la journée, pourvu qu'ils soient présentés au transport une demi-heure avant le départ.

Ils sont remis à domicile dans les trois heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Art. 28. Les expéditions urgentes d'articles de finances peuvent, à la demande de l'expéditeur, être remises à domicile par exprès, mais seulement dans le rayon de 3 kilomètres autour des stations où le camionnage est organisé.

Dans ce cas, la taxe est double de celle du tarif n° 4, sans qu'elle puisse être inférieure à celle du tarif n° 1, calculée à raison du poids. Lorsque la remise à domicile est demandée après 9 heures du soir, il est perçu, en outre, une taxe supplémentaire de 25 centimes par expédition.

Ces expéditions peuvent être acceptées en port perçu ou en port à recevoir.

CHAPITRE III. — **Prise et remise à domicile.**

Art. 29. La prise et la remise à domicile s'appliquent aux marchandises en général, ainsi qu'aux expéditions de finances.

Toutefois, l'administration ne se charge pas de ces opérations pour les marchandises dont elle n'effectue pas le chargement.

Ce service s'étend aux parties agglomérées des villes et de leurs faubourgs et, en général, à tout le territoire situé dans un rayon de trois kilomètres autour de la station prise comme centre.

Au delà des barrières comprises dans ce rayon, il est perçu une taxe supplémentaire de 20 centimes par expédition.

Art. 30. L'administration fait opérer la prise à domicile de toutes les expéditions

de marchandises dans les localités où le camionnage est organisé (1), au prix de 15 centimes par partie indivisible de 100 kilog.

Art. 31. La prise à domicile doit être demandée vingt-quatre heures à l'avance soit par lettre non cachetée, mise à la poste à l'adresse du chef de station, soit verbalement dans les bureaux de marchandises. Les lettres adressées aux chefs de station de l'État jouissent de la franchise de port. Elles doivent indiquer d'une manière précise l'adresse de l'expéditeur, le nombre, la nature et la destination des colis.

Art. 32. La taxe de la prise à domicile est toujours perçue pour les expéditions du tarif n° 3 remises dans les bureaux établis à l'intérieur des villes (2).

Art. 33. La remise à domicile se fait aux prix indiqués au tarif dans les localités où le camionnage est organisé.

Art. 34. Les délais indiqués aux art. 3, 7 et 16 ne sont pas obligatoires lorsque les formalités de douane ne permettent pas de les observer.

Il n'est rien décompté des frais de remise à domicile pour les expéditions des tarifs n° 2 et n° 4 adressées bureau restant ou en destination des stations non désignées à l'article 30.

La remise à domicile est taxée d'office pour les charges incomplètes du tarif n° 3 en destination des localités où le camionnage est organisé, à moins d'indications contraires sur la lettre de voiture.

Pour les marchandises volumineuses, les taxes de prise et de remise à domicile doivent être calculées d'après le poids qui sert de base à l'application du prix de transport.

CHAPITRE IV. — Équipages. — TARIF N° 5.

Art. 35. Le tarif n° 5 s'applique aux équipages à transporter par premier convoi de voyageurs (ceux de grande vitesse exceptés). Le prix du transport doit être payé à la station de départ.

Il n'est fait aucune distinction entre les voitures à 2 ou à 4 roues, à 1 ou à 2 fonds.

Les équipages doivent être rendus à la station une heure au moins avant le départ.

Art. 36. Les voyageurs transportés dans leurs équipages sont astreints au payement d'un coupon de 1re classe.

S'ils se placent dans les voitures du convoi, ils payent conformément au tarif des voyageurs.

Art. 37. Les équipages accompagnés de voyageurs pour une destination au delà de Bruxelles, ne sont inscrits que jusqu'à Bruxelles.

Art. 38. Les voitures peuvent être transportées, sur la demande des expéditeurs, par les trains de petite vitesse.

En ce cas, la taxe est établie comme suit :

Une voiture à 1 ou à 2 fonds, montée ou démontée, est taxée à raison de 2,500 kil., au prix de la 2e classe du tarif.

(1) Ces stations sont les suivantes :

Bruxelles. — Vilvorde. — Malines. — Anvers. — Lierre. — Louvain. — Tirlemont. — Liége. — Verviers. — Termonde. — Zele. — Lokeren. — Alost. — Wetteren. — Sotteghem. — Gand. — Bruges. — Ostende. — Deynze. — Waereghem. — Courtrai. — Mouscron. — Tournai. — Leuze. — Ath. — Lessines. — Grammont. — Ninove. — Hal. — Enghien. — Braine-le-Comte. — Soignies. — Mons. — Jemmapes. — Saint-Ghislain. — Boussu. — Gosselies. — Marchiennes. — Charleroi. — Châtelineau. — Namur. — La Louvière.

(2) Voir la nomenclature de ces bureaux page 47.

Deux voitures à 1 ou à 2 fonds, montées ou démontées, chargées sur un seul waggon, sont taxées à raison de 4,000 kilogr., au prix de la 2e classe du tarif. Le chargement et le déchargement doivent être effectués par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

Cette disposition s'applique également aux charrettes, chariots et camions montés ou démontés.

Art. 39. Les frais de chargement sur le waggon, et le déchargement des équipages transportés à grande vitesse, sont compris dans le prix de transport.

Art. 40. Le transport d'un cercueil est assimilé, pour la taxe, à celui d'un équipage à grande vitesse.

CHAPITRE V. — Chevaux, bestiaux et chiens. — TARIF N° 6.

Art. 41. Les animaux sont transportés à grande ou à petite vitesse. Le prix du transport doit être payé à la station de départ.

Les transports à grande vitesse ont lieu par les trains ordinaires de voyageurs (les express exceptés) et les trains mixtes à désigner par l'administration.

Les transports à petite vitesse ont lieu par les trains mixtes et les trains de marchandises à désigner également par l'administration.

Le bétail n'est admis qu'à la petite vitesse.

Les chevaux sont admis à la grande vitesse :

A. Lorsque la distance à parcourir est de 15 lieues et plus;

B. A toute distance, lorsque les points de départ et d'arrivée sont les stations extrêmes de l'itinéraire du train employé.

Art. 42. La taxe du tarif de grande vitesse s'applique par parties indivisibles de 1 à 3 chevaux.

Les expéditions de chevaux à grande vitesse pour une destination au delà de Bruxelles ne sont inscrites que jusqu'à Bruxelles.

Art. 43. Les transports à petite vitesse se divisent en trois catégories, savoir :

Première catégorie. Un cheval, — un ou deux bœufs, vaches ou ânes, — un à cinq porcs ou veaux, — un à dix moutons;

Deuxième catégorie. Deux chevaux, — trois ou quatre bœufs, vaches ou ânes, — six à dix porcs ou veaux, — onze à vingt moutons;

Troisième catégorie. Trois chevaux, — un waggon de gros ou de petit bétail.

Il sera loisible aux expéditeurs de bestiaux de charger dans un waggon tel nombre de têtes que bon leur semblera, mais l'administration sera affranchie de toute responsabilité, pour avaries, accidents de route et mortalité des animaux.

Les prix du tarif n° 6, petite vitesse, troisième catégorie, sont augmentés de 25 p. c., pour les transports de bestiaux qui ont lieu, à la demande de l'expéditeur, dans des waggons cavaliers de grand modèle ou dans des waggons à deux planchers.

Art. 44. Les chevaux et le bétail doivent être présentés à la station au moins une heure avant le départ.

Les transports nécessitant l'emploi de plus de deux boxes ou de trois waggons doivent être annoncés quarante-huit heures d'avance.

Dans les stations intermédiaires, ce délai est toujours de rigueur, quelle que soit l'importance des expéditions.

Art. 45. Le chargement et le déchargement des animaux expédiés à grande ou à petite vitesse ont lieu par les soins et sous l'entière responsabilité des expéditeurs

et des destinataires. L'administration pourra interdire le déchargement et le rechargement en cours de transport.

Art. 46. Les chevaux et bestiaux doivent être accompagnés d'un conducteur.

Le transport gratuit dans les boxes ou dans les waggons cavaliers ou à bestiaux n'est accordé qu'à un seul conducteur par expédition ou par waggon.

Si le conducteur se place dans une autre voiture, il paye le prix du tarif des voyageurs.

Art. 47. Par exception à l'article 65, en cas de retard de plus de six heures dans l'arrivée des trains, l'administration n'est responsable du préjudice éprouvé que jusqu'à concurrence du prix de transport.

Art. 48. Lorsque les transports de chevaux ou de bétail comportent la charge de 10 waggons, au minimum, pour une même destination, ils peuvent être effectués, par convoi spécial, aux prix de la petite vitesse, pourvu que la demande en soit faite à l'administration deux jours à l'avance.

Art. 49. Le petit bétail présenté au transport dans des paniers, caisses ou sacs convenablement fermés, peut être expédié aux prix et conditions du tarif n° 2 des marchandises. Ces expéditions ne sont pas admises aux trains de voyageurs et l'administration ne se charge pas de leur remise à domicile. Elle n'assume aucune responsabilité quant à ces expéditions.

Art. 50. Les chiens accompagnant les voyageurs payent, quelle que soit leur taille, le prix de la 3e classe du tarif des voyageurs.

Lorsqu'ils sont renfermés dans des paniers, ils sont acceptés, sans responsabilité, aux prix et conditions des tarifs nos 1 ou 2 ou du tarif des bagages.

CHAPITRE VI. — Transports exceptionnels.

Art. 51. Des réductions de prix, jusqu'à concurrence de 50 p. c. au maximum, peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles, ou en vue d'un accroissement de trafic.

Toute demande présentée à cette fin doit être adressée à l'administration, au moins quinze jours avant celui fixé pour le transport.

CHAPITRE VII. — Colis vides en retour.

Art. 52. Les colis vides en retour à petite vitesse sont taxés au poids réel et aux prix de la 1re classe du tarif no 3. La taxe est appliquée de 10 en 10 kilogrammes, avec minimum de 100 kilogrammes.

Ces colis peuvent également être taxés au poids réel du tarif n° 2, lorsque l'expéditeur demande sur la lettre de voiture le transport à grande vitesse.

Les colis vides en retour ne sont admis comme tels que lorsque l'expéditeur produit un bon du chef de la station de destination constatant qu'ils ont réellement servi à des expéditions de marchandises par le chemin de fer.

Les lettres de voiture doivent signaler le bon ou le mauvais état de ces colis.

CHAPITRE VIII. — Conditions générales.

Art. 53. Pour les marchandises à expédier aux tarifs nos 1, 2 et 4, les bureaux sont ouverts une demi-heure avant le départ du premier convoi de voyageurs et fermés une demi-heure avant le départ du dernier.

Pour les marchandises de petite vitesse, les bureaux sont ouverts, dans les stations principales, du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Dans les stations intermédiaires, les marchandises ne sont acceptées au transport que pour les convois qui y font arrêt.

Art. 54. Dans les stations dépourvues d'une voie d'évitement, l'administration n'est provisoirement pas tenue d'accepter au transport des colis d'un poids supérieur à 200 kilogrammes, ni des expéditions de marchandises pesant plus de 1,000 kilog., ou exigeant le stationnement d'un waggon sur la voie principale (1).

Art. 55. Toute inscription de marchandises, finances, équipages chevaux et bestiaux, est constatée par un bulletin délivré à l'expéditeur, ou par un reçu donné sur le registre de ce dernier.

Le destinataire est tenu de donner reçu des expéditions de marchandises et de finances, sur le registre de factage ou sur l'avis d'arrivée.

Art. 56. Les chefs de station donnent avis aux destinataires, par bulletin, de l'arrivée des marchandises dont l'administration n'a pas à effectuer la remise à domicile. Ce bulletin est taxé au départ à raison de 10 centimes pour les marchandises expédiées bureau restant au tarif n° 3.

Il est remis gratuitement pour les expéditions des tarifs nos 1, 2 et 4, adressées bureau restant ou en destination des stations où le camionnage n'est pas organisé.

Les destinataires ont la faculté d'indiquer un correspondant dans la localité où se trouve la station d'arrivée.

Le temps accordé pour le déchargement compte à partir de la remise de l'avis au destinataire ou à son correspondant, par les porteurs de l'administration ou par la poste.

La marchandise doit être enlevée de la station dans les huit heures, les dimanches et jours de fête, ainsi que les heures de nuit, étant décomptés (2). Ce délai expiré, le retard est calculé sur toutes les heures qui suivent, tant de jour que de nuit, sans exception pour les dimanches et jours de fête. Les taxes suivantes sont perçues, à titre d'indemnité, pour chômage forcé du matériel, dépôt ou emmagasinage des marchandises :

— Pour les marchandises non déchargées, 25 centimes par heure et par waggon de tout tonnage ;

— Pour les marchandises déchargées mais non enlevées, 2 centimes par jour et par 100 kilog., sans que la taxe puisse être inférieure à 10 centimes.

En cas d'encombrement, l'administration se réserve, en outre, de faire décharger ou camionner d'office la marchandise aux frais de l'expéditeur et aux prix fixés dans le tarif pour ces opérations.

Art. 57. Endéans les dix jours de l'arrivée des marchandises à déposer dans un entrepôt de douane, les destinataires doivent enlever ces marchandises ou les entre-

(1) Ces stations sont les suivantes : Buysingen. — Godarville. — Flawinne. — Ghlin. — Quaregnon. — Eppeghem. — Wavre-Sainte-Catherine. — Berchem (Anvers). — Hombeek. — Baasrode. — Wichelen. — Oostcamp. — Laeken. — Dilbeek. — Berchem-Sainte-Agathe. — Bodeghem-Saint-Martin. — Schoonaerde. — Bierset Awans. — Corbeek-Loo. — Saint-Denis-Westrem. — Herent.

(2) Voir article 7.

poser en leur nom, en acquittant, en même temps, les frais de transport et les déboursés dus à l'administration des chemins de fer.

Après l'expiration du délai fixé par le paragraphe précédent, les marchandises dont les destinataires n'auront pas disposé ainsi qu'il vient d'être prescrit, seront passibles, au profit de l'administration des chemins de fer, d'une indemnité de 4 centimes par jour et par 100 kilog., avec un minimum de 50 centimes par expédition, sans préjudice aux droits d'entreposage ou autres à payer à l'administration des douanes.

Art. 58. Les marchandises dont le poids est inférieur à 200 kilog. par mètre cube sont taxées avec augmentation de 50 p. c. de leur poids réel, jusqu'au maximum de 200 kilog. par mètre cube.

Il est fait exception à cette disposition en faveur des œufs, des laines lavées, des laines artificielles et des déchets de laine et de coton, qui sont admis à leur poids réel.

Art. 59. Le transport de masses indivisibles d'un poids supérieur à 10,000 kilog. ou nécessitant l'emploi d'un matériel spécial, n'est pas obligatoire.

Les prix et conditions de transport, ainsi que les taxes de prise et de remise à domicile, si l'administration se charge de ces opérations, sont réglés de gré à gré.

Art. 60. La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est fixée à six mètres.

La taxe des expéditions de plus de six mètres de longueur est établie comme suit :

De 6 à 12 mètres :

a. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 6,000 kilog.;

b. D'après ce poids, augmenté de 1,500 kilog., lorsqu'il est inférieur à 6,000 kil., avec maximum de 6,000 kilog.

De 12 à 18 mètres :

a. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 10,500 kilog.;

b. D'après ce poids, augmenté de 3,000 kilog., lorsqu'il est inférieur à 10,500 kil., avec maximum de 10,500 kilog.

De 18 à 24 mètres :

a. D'après le poids attribué à l'expédition, lorsqu'il est égal ou supérieur à 15,000 kilog.;

b. D'après ce poids augmenté de 4,500 kilog., lorsqu'il est inférieur à 15,000 kil., avec maximum de 15,000 kilog.

Art. 61. Le chargement des waggons ne peut excéder les dimensions suivantes :

Largeur $2^m,70$.

Hauteur $3^m,40$ au-dessus du niveau des rails.

La largeur du chargement ne pourra, sans autorisation expresse, dépasser $2^m,70$. Lorsque la largeur ne sera que de $1^m,50$ au sommet, la hauteur du chargement pourra être portée à $4^m,10$ au-dessus du niveau des rails.

Tout chargement ayant plus de 6 mètres jusqu'à 14 mètres de longueur aura pour limite : en hauteur $3^m,10$ au-dessus du niveau des rails, et en largeur $2^m,40$.

Le transport de marchandises dépassant 14 mètres de longueur n'est pas obligatoire.

Pour les transports de l'espèce, l'expéditeur devra réclamer une autorisation spéciale.

Art. 62. Tout paquet, colis ou ballot doit être convenablement emballé et porter une marque ou une adresse bien lisible.

Les objets présentés au transport dans des conditions d'emballage insuffisant, doivent être refusés ou n'être acceptés que moyennant une déclaration écrite de responsabilité à délivrer par l'expéditeur, et pour autant qu'ils ne puissent occasionner aucun dommage aux marchandises avec lesquelles ils seraient en contact.

Art. 63. Les marchandises expédiées au tarif n° 3, ainsi que les articles déclarés à la valeur, doivent être accompagnés d'une lettre de voiture ou bordereau d'expédition indiquant exactement le poids et la nature de l'expédition.

Ces indications servent au règlement de l'indemnité en cas de perte, d'avarie ou de manquant.

Chaque lettre de voiture ne peut mentionner que le nom d'un seul destinataire.

Les lettres de voiture accompagnant des expéditions circulant sur les chemins de fer de l'État et des compagnies, en ce qui concerne les transports mixtes, ne sont pas soumises à la formalité du timbre.

Les expéditions des tarifs n°s 1 et 2 doivent également être accompagnées d'une lettre de voiture, lorsqu'elles sont composées de plus de trois colis, ou qu'elles comportent un poids de plus de 100 kilog. Il en est de même lorsqu'elles sont déclarées à la valeur ou chargées d'un remboursement, quels que soient d'ailleurs le nombre et le poids des colis.

Dans ce cas, les dispositions qui précèdent leur sont de tous points applicables.

Art. 64. Pour les marchandises chargées par les soins de l'expéditeur l'administration ne répond pas du nombre des colis, alors même que les lettres de voiture indiqueraient ce nombre.

Elle décline, en outre, toute responsabilité du chef des avaries qui résulteraient du mauvais chargement ou déchargement.

Art. 65. Les expéditeurs ont la faculté de déclarer sur la lettre de voiture la valeur d'après laquelle ils veulent être indemnisés en cas de perte ou d'avarie de leur marchandise.

Ils ont également la faculté de fixer l'indemnité à leur payer en cas de retard dans l'arrivée à destination de la marchandise.

Dans ces cas, il est perçu, en sus du prix de transport, une prime d'assurance de 50 centimes par partie indivisible de 1,000 francs de la valeur déclarée ou de l'indemnité fixée.

Le montant intégral de la valeur déclarée sera payé en cas de perte totale, et seulement une quotité proportionnelle à la perte si cette perte n'est que partielle.

De même, en cas d'avarie d'une marchandise assurée, l'indemnité sera payée proportionnellement à la gravité de l'avarie constatée.

L'indemnité prévue au § 2 du présent article est due après un retard de plus de six heures pour le tarif n° 1, de plus d'un jour pour le tarif n° 2 et de plus de deux jours pour le tarif n° 3.

En cas de retard d'une partie seulement de l'expédition, il sera payé une quotité de l'indemnité stipulée, proportionnelle au poids de la marchandise attardée.

Pour les marchandises non assurées, l'administration n'est responsable que jusqu'à concurrence :

a. De 4 francs par kilogramme de manquant ou de marchandise avariée, lorsque l'expédition a lieu aux conditions des tarifs nos 1 ou 2;

b. De 75 centimes par kilogramme de manquant ou de marchandise avariée, lorsque l'expédition a lieu aux conditions du tarif n° 3.

Dans l'un comme dans l'autre cas, l'indemnité ne peut être supérieure à la valeur de la marchandise perdue ou avariée;

c. D'un dixième du prix de la voiture par jour de retard au delà des délais fixés ci-dessus.

Passé quinze jours, le retard est assimilé à la perte totale de la marchandise.

Dans le cas où une marchandise égarée serait retrouvée, l'administration en donnera avis au destinataire, qui aura pendant quinze jours le droit d'en réclamer la livraison, à charge par lui de restituer les trois quarts de l'indemnité qui lui aura été payée.

Art. 66. Les déboursés ne sont pas obligatoires.

Les articles chargés de déboursés ne sont reçus que pour autant qu'il soit constaté que leur valeur dépasse le total de ces déboursés et de la taxe à percevoir pour le transport.

Aucun déboursé ne peut avoir lieu sur des articles sujets à détérioration.

Les déboursés de plus de 5 francs, autres que ceux provenant de la reprise des ports au delà, de frais de douane avancés par l'État, ou de frais de transport antérieur par chemin de fer ou par les services affluents de l'administration, sont assujettis à une taxe d'un quart pour cent, calculée par fraction indivisible de 100 francs.

Les objets à remettre à destination contre remboursement doivent être déclarés comme tels sur la lettre de voiture.

Les remboursements sont soumis à la taxe du tarif des finances. Si l'expéditeur désire laisser cette taxe à la charge du destinataire, il augmente d'autant le remboursement à faire suivre.

Art. 67. Les marchandises sont expédiées en port perçu ou en port à recevoir. Toutefois, les articles sujets à détérioration ou sans valeur, ainsi que les lettres urgentes (art. 4), ne sont admis qu'en port perçu.

Art. 68. En cas de refus de la part du destinataire ou lorsque ce dernier est inconnu, les articles sujets à détérioration ou à corruption peuvent être vendus sans formalités judiciaires, au profit de qui de droit. Il est dressé procès-verbal de cette vente.

Le transport en retour de tout objet refusé par le destinataire est assujetti à la taxe.

Art. 69. Le transport de la poudre à tirer, du coton-poudre, du nitro-glycérine et des fulminates ne peut avoir lieu d'aucune manière.

Il n'est fait exception que pour les transports du Département de la guerre effectués dans les conditions prescrites par les conventions.

Sont exclues des trains de voyageurs les marchandises suivantes :

Acides minéraux. — Alcool (esprit-de-vin ou de genièvre). — Alcali volatil. — Allumettes chimiques. — Ammoniaque liquide. — Amorces. — Artifices. — Cotons bruts ou en laine. — Capsules. — Cartouches à culots. — Cartouches de coton poudre tissé dites « charges brevetées de Dixon. » — Mèches de sûreté dites « cordes de mineurs. » — Chlorure de potassium. — Collodion. — Déchets de coton. — Cyanures liquides. — Étoupes. — Ether de toute espèce. — Essences ou

huiles de houille et de thérébentine. — Huiles inflammables (camphine, hydro-carbure, naphte, pétrole et ses dérivés, schiste). — Foin. Paille. — Liquides alcooliques (eau-de-vie, essences). — Phosphore. — Vernis de toute espèce.

Ces matières ne peuvent être transportées que par les convois de marchandises, et au moyen de waggons fermés ou soigneusement bâchés.

Elles ne sont admises, par charge incomplètes, que les lundi et jeudi de chaque semaine, aux prix et conditions des tarifs nos 2 et 3 (1re classe), suivant le poids. Les bureaux de ville ne peuvent les accepter au transport (1).

Les petits paquets, les échantillons, et, en général, les colis de moins de 10 kilog. de marchandises de l'espèce, peuvent être expédiés tous les jours, aux prix du tarif n° 2 et par les convois de marchandises seulement.

Les colis renfermant des poisons et substances dangereuses explosibles, doivent porter à l'extérieur l'indication de leur contenu et sont soumis aux conditions suivantes :

Artifices. — Emballage dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur.

Allumettes chimiques. — Emballage soigné et bien serré, dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur, chaque caisse pleine ne pouvant peser plus de 150 kilogrammes.

Amorces-capsules, cartouches à culots. — Emballage dans des boîtes ou sacs puis dans des caisses en planches d'un centimètre au moins d'épaisseur.

Phosphore. — Emballage dans des vases à parois non fragiles, étanches et remplis d'eau.

Acides, essences, éther, collodion et autres substances analogues. — Emballage dans des vases ou bonbonnes, à parois non fragiles et étanches. Les vases ou bonbonnes doivent être placés et fixés dans des caisses ou paniers.

Art. 70. Toutes les marchandises dénommées à l'article 69 doivent être expédiées seules et faire l'objet de lettres de voiture spéciales ; elles ne peuvent, en outre, être comprises dans un même envoi avec des marchandises ordinaires.

Art. 71. Si l'administration a lieu de présumer la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées, elle peut exiger l'ouverture des colis ou en refuser le transport.

L'expéditeur qui aura fait une déclaration fausse ou insuffisante sera responsable, en cas d'accident, de tous dommages ou pertes en résultant, et, quoi qu'il en arrive, sera soumis aux peines déterminées par les lois.

Les règlements de police doivent être rigoureusement observés à l'égard des matières nuisibles ou dangereuses.

Art. 72. En cas de suspicion de fraude sur le poids, la nature ou la valeur de la marchandise, l'administration pourra exiger l'ouverture des colis, avant ou après l'expédition.

Elle percevra, le cas échéant, le double du supplément de taxe, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 19 mai 1843 et de la loi du 6 mars 1818.

Art. 73. L'administration décline toute responsabilité à l'égard des avaries :

(1) Les bureaux de ville sont les suivants : Mons, rue de Nimy. — Namur, place du Théâtre. — Anvers, Place Verte. — Gand, palais de Justice. — Liége, poste. — Liége, Saint-Lambert. — Verviers, Récollets. — Bruxelles, Duquesnoy, Ixelles, Molenbeek, Chartreux, Saint-Josse-ten-Noode et Saint-Gilles.

1° Lorsqu'elles n'ont pas été constatées à l'arrivée de la marchandise et avant son acceptation ou son enlèvement par le destinataire, ou 24 heures après réception de l'avis d'arrivée, ou bien lorsque la marchandise a été refusée;

2° Lorsque les caisses ou emballages ne présentent pas extérieurement des traces de bris ou de mouille.

Elle ne répond pas des freintes, déchets ou coulages, ni de la rouille des fers, des aciers et du zinc, ni des avaries survenues aux pierres de taille ou à tout autre objet non emballé.

Les animaux vivants, les comestibles, les produits chimiques, les objets d'art, et notamment les tableaux, sont transportés sans garantie aucune de la part de l'administration.

Art. 74. La responsabilité de l'administration cesse :

1° A l'égard des objets qu'elle s'est chargée de remettre à domicile — au moment où cette remise est constatée par le registre de factage;

2° A l'égard des marchandises adressées bureau restant, — immédiatement après leur enlèvement constaté par un reçu du destinaire, ou par leur remise à domicile effectuée d'office en vertu de l'article 56;

3° A l'égard des marchandises destinées pour un point au delà du chemin de fer, — au moment de leur remise au correspondant désigné par l'expéditeur.

Art. 75. En cas de réclamation, les lettres de voiture ne sont reconnues par l'administration que lorsqu'elles portent le timbre du bureau d'expédition, ou la signature du chef de station ou de son délégué.

Il ne sera tenu aucun compte des différences qui pourraient exister entre les prix et délais renseignés sur les lettres de voiture et ceux spécifiés dans le présent livret.

En cas d'erreur dans l'application du tarif, l'administration aura le droit de se faire payer la différence en moins, soit avant, soit après la livraison des marchandises.

Toute réclamation ayant pour objet une surtaxe doit être adressée, par écrit, à l'administration, par l'intermédiaire des chefs de station, dans les six mois de l'arrivée de la marchandise à la station de destination.

L'administration décline toute responsabilité du chef des réclamations faites tardivement et en dehors des conditions ci-dessus indiquées.

Art. 76. Les objets qui resteront déposés dans les bureaux de l'administration pendant plus de six mois, seront vendus conformément aux lois et règlements sur la matière.

Art. 77. Les prix fixés pour les diverses espèces de transport ne comprennent ni les droits de douane, ni les frais résultant des déclarations en douane.

Les frais de douane, ainsi que les amendes encourues du chef de déclarations inexactes ou incomplètes, restent à charge de l'expéditeur et de la marchandise, qui en répondent vis-à-vis de l'administration.

Art. 78. L'administration décline toute responsabilité quant à l'absence ou à l'inexactitude des documents levés par les expéditeurs eux-mêmes ou sur leurs indications. Les documents présentés doivent être renseignés sur les lettres de voiture.

Art. 79. Les agents de l'administration, préposés au service des marchandises, sont tenus de donner aux expéditeurs toutes les explications désirables, et de leur faciliter, autant que possible, l'accomplissement des formalités à remplir.

Ils doivent, au besoin, livrer les acquits de sortie et les passavants.

Douane.

Délimitation du rayon réservé.

1. — Les marchandises circulant dans le rayon réservé sont divisées en deux catégories, quant au régime de douane auquel elles sont soumises ; savoir :

Les marchandises non dénommées (catégorie A) ;

Les marchandises dénommées ci-après (catégorie B).

2. — De même, le rayon réservé des douanes comporte deux subdivisions :

L'une comprend toutes les localités situées à 5,000 mètres et moins de la frontière, 1er rayon ;

L'autre comprend les localités situées entre 5,000 et 10,000 mètres de la frontière, 2e rayon.

3. — L'acquit-à-caution, n° 148, demeure supprimé et est remplacé, dans tous les cas, par le passavant ou la déclaration-passavant.

Il existe deux modèles de ce dernier document :

La déclaration-passavant n° 152*a*, série K, n° 68*bis*, papier vert, non soumise au visa;

La déclaration-passavant n° 152, série K, n° 68, papier blanc, soumise au visa préalable de la douane.

4. — Peuvent circuler sans aucun document de douane :

Les marchandises de la catégorie A expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 2e rayon.

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction du territoire étranger.

5. — Sont admises avec une déclaration-passavant non visée (papier vert) :

Les marchandises de la catégorie A expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité située dans le 2e rayon en destination des localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées de l'intérieur en destination des localités situées dans le 2e rayon ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers l'intérieur du pays ;

Les marchandises de la catégorie A expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction de l'intérieur du pays ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction du territoire étranger.

6. — Doivent de rigueur être accompagnées d'un passavant ou d'une déclaration-passavant visée au préalable par la douane (papier blanc) :

Les marchandises de la catégorie B expédiées de l'intérieur vers les localités situées dans le 1er rayon ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers les localités situées dans le 1er rayon :

Les marchandises des catégories A et B expédiées des localités situées dans le 1er rayon vers n'importe quelle destination ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées des localités situées dans le 2e rayon vers l'intérieur ;

Les marchandises de la catégorie B expédiées d'une localité du 2e rayon vers une autre localité du même rayon, lorsque le transport se fait dans la direction de l'intérieur du pays.

7. — A l'égard des expéditions faites par déclaration-passavant non soumise au visa préalable de la douane, l'expéditeur appose son timbre ou son cachet sur le document et sur la marchandise ou son enveloppe, si elle en est susceptible. — Dans tous les cas, les documents doivent indiquer exactement l'heure du départ, le délai pour le transport et la route à suivre dans le rayon des douanes.

8. — Lorsque la déclaration-passavant n'est pas remise spontanément par l'expéditeur, elle doit être dressée d'office et signée par le chef de station ou son délégué qui y appose le timbre du bureau, ainsi que sur la marchandise ou sur l'enveloppe, et qui, le cas échéant, fait présenter le passavant au visa de la douane.

Il n'est rien perçu pour une déclaration-passavant non soumise au visa.

La présentation au visa de la douane d'une déclaration-passavant par les agents de l'administration donnera lieu à une perception de 50 centimes.

Marchandises de la catégorie B.

Acier ouvré. — Bestiaux. — Boissons distillées. — Boissons fermentées : vins. — Cacao. — Café. — Cannelle. — Caoutchouc ouvré. — Chapeaux. — Chevaux et poulains. — Chocolat. — Conserves alimentaires. — Cuivre et nickel ouvrés. — Épiceries non spécialement tarifées. — Étain et plomb ouvrés. — Fer ouvré et fonte ouvrée. — Fer-blanc ouvré. — Fils de coton, fils de laine et fils de lin, de chanvre et de jute. — Fromages. — Fruits de toute espèce. — Habillements, vêtements et modes. — Mercerie et quincaillerie. — Meubles. — Montres. — Orfévrerie et bijouterie. — Peaux ouvrées. — Poivre et piment. — Poteries : faïences et porcelaines. — Sel brut et raffiné. — Sirops et mélasses. — Sucre brut et raffiné. — Tabacs bruts et fabriqués. — Thé. — Tissus de toute espèce. — Truffes, champignons et morilles. — Zinc ouvré.

Relevé des stations et haltes de chemins de fer situées dans le rayon réservé des douanes.

STATIONS ET HALTES SITUÉES	
à et moins de 5,000 mètres de la frontière. (1er rayon.)	à plus de 5,000 mètres de la frontière. (2e rayon.)
PROVINCE D'ANVERS.	
Cappellen.	Eeckeren.
Calmpthout.	
Eschen.	
FLANDRE OCCIDENTALE.	
Mouscron.	Blankenberghe (1).
Quatre-Mondes (Menin).	Ostende (1).
Wevelghem.	Courtrai.
Commines.	Poperinghe.
Wervicq.	Vlamertinghe.
	Furnes.

(1) Bien qu'elles soient situées à l'extrême frontière, les stations d'Ostende et de Blankenberghe, appartenant à la zone maritime, doivent être assimilées, pour les formalités de douane, aux localités qui sont à plus de 5,000 mètres du territoire étranger (2e rayon).

Relevé des stations et haltes de chemins de fer situées dans le rayon réservé des douanes (*suite*).

STATIONS ET HALTES SITUÉES	
à et moins de 5,000 mètres de la frontière. (1er rayon.)	à plus de 5,000 mètres de la frontière. (2e rayon.)
FLANDRE ORIENTALE.	
Selzaete.	Cluysen (Terdonck).
Ertvelde.	Langerbrugge.
Wachtebeke.	Exaerde.
Moerbeke.	
Maldeghem.	
Adeghem.	
Balgerhoecke	
HAINAUT.	
Momignies.	Villers-la-Tour.
Erquelines.	Bonne-Espérance.
Solre-sur-Sambre.	Templeuve.
La Buissière.	
Grand-Reng (entre Peissant et Erquelines).	
Peissant.	
Quiévrain.	
Thuin.	
Quévy (commune d'Aulnois).	
Pommerœul.	
Blaton.	
Basècles.	
Péruwelz.	
Néchin.	
Blandain.	
LIÉGE.	
Francorchamps.	Dolhain.
Stavelot.	Argenteau.
Welkenraedt.	Cheratte.
Visé.	Verviers.
	Trois-Ponts (commune de Wanne).
LIMBOURG.	
Lanaeken.	Eygenbilsen.
Achel.	
Neerpelt.	
LUXEMBOURG.	
Arlon.	Bovigny (entre Vielsalm et Gouvy).
Athus (commune d'Aubange).	Grandhalleux (entre Stavelot et Vielsalm).
Autel (bifurcation), (com. d'Autelbas).	Vielsalm.
Sterpernich (commune d'Autelbas).	
Messancy.	
Gouvy (commune de Limerlé), entre Houffalise et Bovigny.	
NAMUR.	
Agimont (au bac du Prince).	Romedenne.
Doische.	Olloy.
Vierves.	Hastière.
	Romerée.
	Matagne-la-Grande (entre Romerée et Mariembourg).
	Matagne-la-Petite (id.).

Tableau indiquant les prix de transport des articles de messagerie et des marchandises de roulage.

DISTANCES LÉGALES EN LIEUES.	MARCHANDISES DIVERSES — EXPRÈS. Tarif n° 1. Colis remis à domicile par exprès. Prix par colis, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés.				GRANDE VITESSE. Tarif n° 2. Petits paquets et articles de messagerie. Prix, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés.				PETITE VITESSE. Tarif n° 3. — Articles de roulage. Minimum par expédition, frais accessoires non compris.	Frais accessoires non compris. Prix par 1,000 kil.				Tapisseries. — Prix par voiture.
	5 kil. et moins.	5 à 10 kil.	Plus de 10 k. Minimum.	Plus de 10 k. Prix par 100 k.	5 kil. et moins.	5 à 10 kil.	Plus de 10 k. Minimum.	Plus de 10 k. Prix par 100 k.		1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	
1	70 centimes.	80 centimes.	1 fr. 10 centimes.	4 20	40 centimes.	50 centimes.	60 centimes.	80	60	1 50	1 40	1 30	1 20	9 »
2				4 35				90	80	2 »	1 80	1 60	1 40	12 »
3				4 50				1 »	1 »	2 50	1 20	1 90	1 60	15 »
4				4 65				1 10	1 20	3 »	2 60	2 20	1 80	18 »
5				4 80				1 20	1 40	3 50	3 »	2 50	2 »	21 »
6	80 centimes.	1 franc.	1 fr. 20 centimes.	4 95	50 centimes.	60 centimes.	70 centimes.	1 30	1 60	4 »	3 40	2 80	2 20	24 »
7				5 10				1 40	1 80	4 50	3 80	3 10	2 40	27 »
8				5 25				1 50	2 »	5 »	4 20	3 40	2 60	30 »
9				5 40				1 60	2 20	5 50	4 60	3 70	2 80	33 »
10				5 55				1 70	2 40	6 »	5 »	4 »	3 »	36 »
11				5 70				1 80	2 60	6 50	5 40	4 30	3 20	39 »
12				5 85				1 90	2 80	7 »	5 80	4 60	3 40	42 »
13				6 »				2 »	3 »	7 50	6 20	4 90	3 60	45 »
14				6 15				2 10	3 20	8 »	6 60	5 20	3 80	48 »
15				6 30				2 20	3 40	8 50	7 »	5 50	4 »	51 »
16	90 centimes.	1 fr. 10 centimes.	1 fr. 30 centimes.	6 40	60 centimes.	70 centimes.	80 centimes.	2 28	3 56	8 90	7 20	5 65	4 10	53 40
17				6 50				2 36	3 72	9 30	7 40	5 80	4 20	55 80
18				6 60				2 44	3 88	9 70	7 60	5 95	4 30	58 20
19				6 70				2 52	4 04	10 10	7 80	6 10	4 40	60 60
20				6 80				2 60	4 20	10 50	8 »	6 25	4 50	63 »
21				6 90				2 68	4 36	10 90	8 20	6 35	4 55	65 40
22				7 »				2 76	4 52	11 30	8 40	6 45	4 60	67 80
23				7 10				2 84	4 68	11 70	8 60	6 55	4 65	70 20
24				7 20				2 92	4 84	12 10	8 80	6 65	4 70	72 60
25				7 30				3 »	5 »	12 50	9 »	6 75	4 75	75 »
26				7 40				3 08	5 16	12 90	9 10	6 80	4 80	77 40
27				7 50				3 16	5 32	13 30	9 20	6 85	4 85	79 80
28				7 60				3 24	5 48	13 70	9 30	6 90	4 90	82 20
29				7 70				3 32	5 64	14 10	9 40	6 95	4 95	84 60
30				7 80				3 40	5 80	14 50	9 50	7 »	5 »	87 »

Tableau indiquant les prix de transport des articles de messagerie et des marchandises de roulage (suite).

DISTANCES EXACTES EN LIEUES.	MARCHANDISES DIVERSES.												
	EXPRÈS. Tarif n° 1. Colis remis à domicile par exprès. Prix par colis, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés.				GRANDE VITESSE. Tarif n° 2. Petits paquets et articles de messagerie. Prix, frais accessoires compris, ceux de prise à domicile exceptés.				PETITE VITESSE. Tarif n° 3. — Articles de roulage. Frais accessoires non compris. Prix par 1,000 kil.				
	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	Plus de 10 k. Minimum.	Plus de 10 k. Prix par 100 k.	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	Plus de 10 k. Minimum.	Plus de 10 k. Prix par 100 k.	Minimum par expédition, frais accessoires non compris.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	Tapissières. — Prix par voiture.
31	90 centimes.	1 fr. 10 centimes.	1 fr. 20 centimes.	7 88	60 centimes.	70 centimes.	80 centimes.	3 46	5 92	14 80	9 60	7 05	5 05	88 80
32				7 96				3 52	6 04	15 10	9 70	7 10	5 10	90 60
33				8 04				3 58	6 16	15 40	9 80	7 15	5 15	92 40
34				8 12				3 64	6 28	15 70	9 90	7 20	5 20	94 20
35				8 20				3 70	6 40	16 »	10 »	7 25	5 25	96 »
36				8 28				3 76	6 52	16 30	10 10	7 30	5 30	97 80
37				8 36				3 82	6 64	16 60	10 20	7 35	5 35	99 60
38				8 44				3 88	6 76	16 90	10 30	7 40	5 40	101 40
39				8 52				3 94	6 88	17 20	10 40	7 45	5 45	103 20
40				8 60				4 »	7 »	17 50	10 50	7 50	5 50	105 »
41				8 66				4 04	7 08	17 70	10 60	7 55	5 55	106 20
42				8 72				4 08	7 16	17 90	10 70	7 60	5 60	107 40
43				8 78				4 12	7 24	18 10	10 80	7 65	5 65	108 60
44				8 84				4 16	7 32	18 30	10 90	7 70	5 70	109 80
45				8 90				4 20	7 40	18 50	11 »	7 75	5 75	111 »
46				8 96				4 24	7 48	18 70	11 10	7 80	5 80	112 20
47				9 02				4 28	7 56	18 90	11 20	7 85	5 85	113 40
48				9 08				4 32	7 64	19 10	11 30	7 90	5 90	114 60
49				9 14				4 36	7 72	19 30	11 40	7 95	5 95	115 80
50				9 20				4 40	7 80	19 50	11 50	8 »	6 »	117 »
51				9 26				4 44	7 88	19 70	11 60	8 05	6 05	118 20
52				9 32				4 48	7 96	19 90	11 70	8 10	6 10	119 40

Frais accessoires non compris dans le tarif.

	Tarif n° 1. — Exprès.	Tarif n° 2. — Petits paquets et articles de messagerie.	Tarif n° 3. — Articles de roulage.
Enregistrement, par expédition (obligatoire)	»	»	0 20
Prise à domicile, par fraction indivisible de 100 kilog.	0 15	0 15	0 15
Remise à domicile par 10 kilog.	»	»	0 03
Chargement et déchargement, par 100 kilog.	»	»	0 10
Port des avis d'arrivée pour les march. adressées bureau restant.	»	»	0 10

Prix de transport des finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens, aux diverses distances.

Distances légales en lieues.	FINANCES. — Tarif n° 4. Frais accessoires compris, sauf ceux de prise à domicile.	EQUIPAGES. — Tarif n° 5. Par voiture.	TARIF N° 6 (1). Grande vitesse. Chevaux par wagon.	Petite vitesse. Chevaux et bestiaux. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Distances légales en lieues.	FINANCES. — Tarif n° 4. Frais accessoires compris, sauf ceux de prise à domicile.	EQUIPAGES. — Tarif n° 5. Par voiture.	TARIF N° 6 (1). Grande vitesse. Chevaux par wagon.	Petite vitesse. Chevaux et bestiaux. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.
1	25 c. par 1,000 fr., avec minimum de 20 c. par expédition.	9 »	8 »	3 60	5 40	7 20	27	35 c. par 1,000 fr., avec minimum de 70 c. par expédition.	79 80	55 20	17 40	26 10	34 80
2		12 »	10 »	4 20	6 30	8 40	28		82 20	56 80	17 85	26 80	35 70
3		15 »	12 »	4 80	7 20	9 60	29		84 60	58 40	18 30	27 45	36 60
4		18 »	14 »	5 40	8 10	10 80	30		87 »	60 »	18 75	28 15	37 50
5		21 »	16 »	6 »	9 »	12 »	31		88 80	61 20	19 05	28 60	38 10
6	30 c. par 1,000 fr., avec minimum de 60 c. par expédition.	24 »	18 »	6 60	9 90	13 20	32		90 60	62 40	19 35	29 05	38 70
7		27 »	20 »	7 20	10 80	14 40	33		92 40	63 60	19 65	29 50	39 30
8		30 »	22 »	7 80	11 70	15 60	34		94 20	64 80	19 95	29 95	39 90
9		33 »	24 »	8 40	12 60	16 80	35		96 »	66 »	20 25	30 40	40 50
10		36 »	26 »	9 »	13 50	18 »	36		97 80	67 20	20 55	30 85	41 10
11		39 »	28 »	9 60	14 40	19 20	37		99 60	68 40	20 85	31 30	41 70
12		42 »	30 »	10 20	15 30	20 40	38		101 40	69 60	21 15	31 75	42 30
13		45 »	32 »	10 80	16 20	21 60	39		103 20	70 80	21 45	32 20	42 90
14		48 »	34 »	11 40	17 10	22 80	40		105 »	72 »	21 75	32 65	43 50
15		51 »	36 »	12 »	18 »	24 »	41		106 20	72 80	21 95	32 95	43 90
16	35 c. par 1,000 fr., avec minimum de 70 c. par expédition.	53 40	37 60	12 45	18 70	24 90	42		107 40	73 60	22 15	33 25	44 30
17		55 80	39 20	12 90	19 35	25 80	43		108 60	74 40	22 35	33 55	44 70
18		58 20	40 80	13 35	20 05	26 70	44		109 80	75 20	22 55	33 85	45 10
19		60 60	42 40	13 80	20 75	27 60	45		111 »	76 »	22 75	34 15	45 50
20		63 »	44 »	14 25	21 40	28 50	46		112 20	76 80	22 95	34 45	45 90
21		65 40	45 60	14 70	22 05	29 40	47		113 40	77 60	23 15	34 75	46 30
22		67 80	47 20	15 15	22 75	30 30	48		114 60	78 40	23 35	35 05	46 70
23		70 20	48 80	15 60	23 40	31 20	49		115 80	79 20	23 55	35 35	47 10
24		72 60	50 40	16 05	24 10	32 10	50		117 »	80 »	23 75	35 65	47 50
25		75 »	52 »	16 50	24 75	33 »	51		118 20	80 80	23 95	35 95	47 90
26		77 40	53 60	16 95	25 45	33 90	52		119 40	81 60	24 15	36 25	48 30

Frais accessoires non compris dans le tarif.

Prise à domicile des finances, par fraction indivisible de 1,000 fr. : 15 c. de frais.

Enregistrement, par expédition, (obligatoire) : 20 c. de frais pour les tarifs n° 5 (équipages) et n° 6 (chevaux et bestiaux).

(1) Les prix du tarif n° 6, petite vitesse, 3e catégorie, sont augmentés de 25 p. c. pour les transports qui ont lieu, à la demande de l'expéditeur, dans les waggons cavaliers de grand modèle ou dans les waggons à bestiaux à deux planchers.

Tarif spécial n° 1, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon, effectuées par waggon complet de 10,000 kilog. au moins, des divers bassins du pays vers Bruxelles, Anvers, Louvain, Termonde, Gand, Bruges et Ostende, et destinées à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer.

—

Prix par 1,000 kilogrammes.

DES STATIONS CI-APRES aux STATIONS CI-CONTRE.	BRUXELLES Allée V...	ANVERS.	LOUVAIN (bassin)	TERMONDE (entrepôt.)	GAND (bassin).	BRUGES (bassin).	OSTENDE.
Ans	2 85	3 30	2 55	3 45	4 35	4 90	5 10
Auvelais	2 55	3 90	3 75	3 90	3 75	4 70	4 90
Boussu	2 55	3 60	3 15	2 85	2 85	4 20	4 60
Bascoup	2 55	3 15	2 70	3 »	2 85	4 20	4 60
Bois du Luc	2 55	3 »	2 55	2 85	2 70	4 05	4 55
Bracquegnies	2 55	3 »	2 70	2 85	2 70	4 05	4 55
Charleroi	2 55	3 45	3 15	3 30	3 30	4 55	4 75
Châtelineau	2 55	3 60	3 30	3 60	3 45	4 60	4 80
Chênée	3 15	3 60	2 55	3 75	4 55	5 »	5 20
Couillet	2 55	3 45	3 30	3 45	3 45	4 55	4 75
Courcelles-Nord	2 55	3 15	2 85	3 »	2 85	4 20	4 60
Écaussines	2 55	2 55	2 55	2 55	2 55	3 60	4 20
Farciennes	2 55	3 75	3 45	3 60	3 60	4 65	4 85
Gosselies-Courcelles	2 55	3 30	2 85	3 15	3 »	4 35	4 65
Haine St-Pierre	2 55	3 »	2 55	2 85	2 70	4 05	4 55
Haut Pré	2 85	3 45	2 55	3 60	4 50	4 95	5 15
Jemmapes	2 55	3 45	3 »	2 70	2 70	4 05	4 55
La Louvière	2 55	2 85	2 55	2 70	2 70	3 90	4 50
La Paix	2 55	3 »	2 55	2 70	2 70	4 05	4 55
L'Olive l'Étoile	2 55	3 15	2 70	2 85	2 85	4 20	4 60
Le Campinaire	2 55	3 75	3 45	3 60	3 60	4 65	4 85
Liége (station)	3 »	3 45	2 55	3 60	4 50	4 95	5 15
Liége (Meuse)	3 »	3 60	2 55	3 75	4 55	5 »	5 20
Marchiennes	2 55	3 45	3 »	3 30	3 15	4 50	4 70
Marlemont	2 55	3 »	2 70	2 85	2 85	4 05	4 55
Mons (station)	2 55	3 30	2 85	2 55	2 55	3 90	4 50
Mons (bassin)							
Moustier	2 70	4 05	3 90	4 05	3 90	4 75	4 95
Roux	2 55	3 30	3 »	3 15	3 15	4 35	4 65
Saint-Ghislain	2 55	3 45	3 15	2 85	2 85	4 20	4 55
Tamines	2 55	3 90	3 60	3 75	3 75	4 70	4 90
Thulin	2 55	3 75	3 30	3 »	3 »	4 35	4 65

Frais accessoires non compris dans le tarif.

Enregistrement, par expédition (obligatoire). . . . . fr. 0 20

Remise à domicile des avis d'arrivée (id.) . . . . . » 0 10

Tarif spécial n° 2 pour les marchandises à l'exportation par les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain et Termonde.

Ce tarif s'applique aux marchandises ci-après dénommées, expédiées par waggon complet d'au moins 10,000 kilog. : Ancres de marine. — Armes. — Bacs et réservoirs en tôle. — Bandages de roues. — Billes en fer. — Boîtes de roues. — Bombes. — Boucles en fer. — Boulets. — Boulons. — Câbles en fer. — Canons de fusils bruts. — Chaînes en fer. — Charpentes en fer. — Châssis en fer. — Chaudronnerie en fer. — Chevilles et chevillettes. — Clavettes. — Clous. — Colonnes en fonte. — Cornières en fer. — Cornues en fonte ouvrée. — Crampons. — Croisements en rails. — Cuillers en fer. — Cuivres en plaques ou en saumons. — Crics. — Éclisses. — Écrous en fer. — Enclumes. — Essieux montés ou non montés. — Étaux. — Excentriques. — Faux et faucilles. — Fer ouvré ou poli. — Fer pour ornements. — Fers ébauchés pour charrues, socs. — Fers battus, laminés ou étirés. — Ferronnerie. — Feuillards. — Fils de fer. — Fonte moulée. — Fonte pour ornement. — Lames de scies. — Leviers en fer. — Lits en fer. — Longerons en fer. — Machines et mécaniques en fer. — Marmites et poteries en fonte ouvrée. — Moyeux en fer. — Objets en fer ou en fonte ouvrés non dénommés. — Ornements en fer ou en fonte. — Pentures en fer. — Plates-formes tournantes. — Poêlerie. — Poids à peser. — Pointes. — Poteries en fonte ouvrée. — Poteries communes en terre cuite. — Projectiles en fer. — Plomb en saumons. — Pièces de ponts en fer. — Plaques de blindage. — Plaques (accessoires de rails). — Ressorts de voitures. — Rivets. — Roues de waggons. — Socs de charrue. — Tire-fonds. — Tôles de fer. — Tubes en fer. — Tuyaux en fer. — Locomotives, tenders et waggons démontés. — Verres à vitres. — Zinc en saumons et en plaques. — Zinc en feuilles. — Zinc laminé.

Prix de la 3e classe du tarif n° 3, avec minimum de 3 fr. 70 c. par tonne.

Frais accessoires non compris dans ce tarif.

Enregistrement, par expédition (obligatoire)	fr. 0 20
Remise à domicile des avis d'arrivée pour les expéditions bureau restant, par avis obligatoire	» 0 10

Tarif spécial n° 3 d'importation et d'exportation par les ports de mer d'Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain et Termonde.

Sont rangés dans ce tarif spécial : *A.* à l'importation seulement : la blende et la calamine. — *B.* A l'exportation seulement : les coussinets en fonte, les croisements en fonte, les poutres et poutrelles en fer, les rails sans accessoires, les tuyaux en fonte.

Prix de la 4e classe du tarif n° 3, applicables, avec minimum de 3 francs par tonne, aux transports comportant un poids d'au moins 10,000 kilog. ou payant pour ce poids.

Frais accessoires non compris dans ce tarif.

Enregistrement, par expédition (obligatoire)	fr. 0 20
Remise à domicile des avis d'arrivée, par avis (obligatoire	» 0 10

Tableaux des différentes bases de tarifs mis en vigueur en 1866, 1867 et 1868 (le 1er février), comparées avec ceux qui étaient appliqués en 1865, pour le transport des marchandises, tapissières, finances, équipages et animaux (Suite du 1er Annuaire, pages 126 à 133).

Colis à remettre à domicile par exprès (1).

DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — ZONES DE PARCOURS.	EXPRÈS. — Tarif n° 1. PRIX PAR COLIS, FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS.							
	Minimum.			Prix par 100 kilogrammes.				
1865, 1er septembre, à 1867, 1er mai (2) :	fr. c.			fr. c.				
A toute distance.	0.50			10.00				
	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	Plus de 10 kil.	Prix fixe par 100 kil.	Prix à ajouter par quint.-lieue de : 1 à 15 lieues.	16 à 30 lieues.	31 à 40 lieues.	41 lieues et plus
1867, 1er mai (3), a 1868, 1er février :	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
De 1 à 10 lieues.	0.60	0.80	1.00					
De 11 à 20 lieues	0.70	0.90	1.10	4.05	0.15	0.10	0.08	0.06
21 lieues et plus. . . .	0.80	1.00	1.20					
1868, 1er février (4) :								
De 1 à 5 lieues	0.70	0.90	1.10					
De 6 à 15 lieues.	0.80	1.00	1.20	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
16 lieues et plus.	0.90	1.10	1.20					

(1) La remise à domicile par exprès est limitée au poids de 25 kil. et dans un rayon de 3 kilom. dans les localités dépourvues d'un service de camionnage.

Les colis de 5 kil. et moins sont remis par exprès à toute distance, moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc par *zône* de 5 kilom. au delà de 3 kilom., avant le 1er février 1868, et par *zône indivisible* de 5 kilom. depuis cette époque.

Une lettre simple de 10 grammes peut également être expédiée au prix minimum du tarif n° 1.

(2) Les frais accessoires comprennent : le chargement, le déchargement, la remise à domicile par exprès et même, sur la demande des expéditeurs, la prise à domicile des marchandises de 50 kil. et moins, dans les localités où le camionnage est établi. Au delà de 50 kil., la taxe de la prise à domicile est de 0.15 par fraction indivisible de 100 kil.

(3) Les frais accessoires ne comprennent plus *la prise à domicile gratuite* jusqu'à 50 kil. Les prix s'appliquent par colis de 5 *en* 5 *kil.*

(4) Les prix s'appliquent par colis de 10 *en* 10 *kil.* pour ceux qui pesent plus de 10 kil

Petits paquets et articles de messagerie.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — ZÔNES DE PARCOURS.	GRANDE VITESSE. — Tarif n° 2 (1). PRIX PAR EXPÉDITION, FRAIS ACCESSOIRES COMPRIS.							
	Minimum.			Prix fixe par 100 kil.	Prix à ajouter par quintal-lieue, de :			
					1 à 15 lieues.	16 à 30 lieues.	31 à 40 lieues.	41 lieues et plus.
1865, 1er septembre à 1867, 1er mai (2).	fr. c. 0.30			fr. c. 0.50	fr. c. 0.10	fr. c. 0.08	fr. c. 0.06	fr. c. 0.04
	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	Plus de 10 kil.					
1867, 1er mai (3) :	fr. c.	fr. c.	fr. c.					
De 1 à 10 lieues. .	0.30	0.40	0.50					
De 11 à 20 id. . .	0.40	0.50	0.60	0.60	Id.	Id.	Id.	Id.
21 lieues et plus. .	0.50	0.60	0.70					
1868, 1er février (4) :								
De 1 à 5 lieues. .	0.40	0.50	0.60					
De 6 à 15 id. . .	0.50	0.60	0.70	0.70	Id.	Id.	Id.	Id.
16 lieues et plus. .	0.60	0.60	0.80					

(1) Les huîtres, le poisson frais et la levûre sont expédiés aux prix et conditions du tarif n° 2, à moins que l'expéditeur ne demande, sur la lettre de voiture, l'application des tarifs n° 1 ou n° 3 (petite vitesse).

(2) Les frais accessoires comprennent le chargement, le déchargement, la remise à domicile (dans les six heures de l'arrivée) et même, si l'expéditeur en fait la demande, la prise à domicile jusqu'à un poids de 50 kil. dans les localités où le camionnage est établi. Au delà de 50 kil., la taxe de la prise à domicile est fixée à 0.15 par fraction indivisible de 100 kil.

(3) Les frais accessoires ne comprennent *plus la prise à domicile gratuite* jusqu'à 50 kil. Les prix s'appliquent par expédition de 5 *en* 5 *kil.*

(4) Les prix s'appliquent par expédition de 10 *en* 10 *kil.* pour celles qui pesent plus de 10 kil.

Articles de roulage.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — CLASSES DES MARCHANDISES.	PETITE VITESSE. — Tarif n° 3. PRIX PAR EXPÉDITION (1), frais accessoires non compris. FRAIS FIXES par tonne.	PRIX A AJOUTER PAR TONNE-LIEUE, DE : 1 à 15 lieues.	16 à 30 lieues.	31 à 40 lieues.	41 lieues et plus.	POIDS minimum pour les marchandises en vrac.
1re *classe.*	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	kil.
1865, 1er septembre, à 1868, 1er février . .	1.00	0.50	0.40	0.30	0.20	4,000
1867, 1er octobre et 1868, 1er février . .	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.	5,000 (2)
2e *classe.*			16 lieues et plus.			
1864, 10 juin, à 1868, 1er février . .	Id.	0.40	0.10			4,000
			16 à 25 l.	26 lieues et plus.		
1868, 1er février . .	Id.	Id.	0.20	0.10		5,000 (2)
3e *classe.*			16 lieues et plus.			
1864, 10 juin, à 1868, 1er février . .	Id.	0.30	0.05			5,000
			16 à 20 l.	21 à 25 l.	26 l. et pl.	
1868, 1er février . .	Id.	Id.	0.15	0.10	0.05	5,000
4e *classe.*		1 à 10 l.	11 à 15 l.	16 lieues et plus.		
1864, 10 juin, à 1868, 1er février . .	Id.	0.20	0.15	0.05		5,000
		1 à 15 lieues.		16 à 20 l.	21 l. et pl.	
1868, 1er février . .	Id.	0.20		0.10	0.05	10,000 (2)

(1) Le prix des *minima des taxes* du tarif n° 3 a été calculé d'après un poids de 400 kil. des marchandises de la 1re classe ; au delà, les taxes sont calculées par fraction indivisible de 10 kil.

Les charges incomplètes sont taxées au prix de la 1re classe, pour autant toutefois qu'il n'y ait pas avantage à leur appliquer la taxe d'une charge complète, dans la classe à laquelle elles appartiennent.

Il faut excepter les charges incomplètes des marchandises *en vrac et non susceptibles d'être chargées avec d'autres.*

(2) Ce poids minimum avait déjà été exigé par A. M. du 19 septembre 1867, à dater du 1er octobre, pour mettre les minima des taxes du tarif n° 3 et des tarifs spéciaux d'exportation mieux en rapport avec le tonnage du matériel de transport.

Transport par abonnements.

(Aux termes des *quatre classes* du tarif n° 3.)

DATES DE L'APPLICATION des tarifs.	PETITE VITESSE. — Tarif n° 3.					
	Désignation des classes des marchandises.	LOCATION DE WAGGONS (1).			Chargement et déchargement. — Minimum d'heures accordées par opération.	Poids minimum à taxer. — Kil.
		Minimum de temps pour l'abonnement. — Jours.	Réduction de prix pour 6 mois et plus — Par tonne.	Augmentos de prix pour moins de 6 mois et plus. — Par tonne.		
			fr. c.	fr. c.		
1864, 10 juin, à 1867, 6 janvier. . .	Les 4 class.	30	0.25	Aucune.	4	5,000
1867, 6 janvier. . .	Id.	Id.	Aucune.	0.25	Id.	Id.
1867, 1er octobre et 1868, 1er février. .	1re, 2e, 3e classes.	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
	4e classe.	Id.	Id.	Id.	Id.	10,000

Transport des meubles au moyen de tapissières.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs.	PETITE VITESSE. — Tarif n° 3.					
	Frais fixes par tapissière. (2)	PRIX A AJOUTER PAR TAPISSIÈRE-LIEUE : A toute distance				Poids minimum à taxer.
	fr. c.	fr. c.				kil.
1862, 1er septembre, à 1865, 1er septembre.	6.00	3.00				6,000
		1 à 15 l.	16 à 30 l.	31 à 40 l.	41 l. et pl.	
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
1865, 1er septembre, et 1868, 1er février (3).	Id.	3.00	2.40	1.80	1.20	Id.

Frais accessoires non compris dans le tarif n° 3.

	fr. c.
Enregistrement, par expédition (obligatoire)	0.20
Chargement et déchargement, par 100 kil.	0.10
Port des avis d'arrivée pour les marchandises adressées *bureau restant*.	0.10
Prise à domicile, par fraction indivisible de 100 kil.	0.15
Remise à domicile, par 10 kil.	0.03
Vérification *demandée* du poids des marchandises à l'arrivée, par 100 kil.	0.05

(1) L'abonné, pour un terme de six mois et plus, peut changer à l'expiration de chaque mois d'abonnement, soit le point de départ, soit le point de destination des waggons engagés.

(2) C'est-à-dire ceux de chargement sur le waggon et de déchargement à la gare d'arrivée. Les opérations de la prise et de la remise à domicile, dans un rayon de 3 kilom., sont taxées chacune à raison de 5 francs, lorsqu'elles sont faites par l'entrepreneur du camionnage.

(3) La taxe est établie au prix de la 1re classe du tarif n° 3 et à raison de 6,000 kil. par tapissière, sans que le poids maximum du contenu puisse dépasser 5,000 kil.

Finances et objets de valeur. — Tarif n° 4.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs.	Prix par 1,000 francs, avec remise à domicile.					Prise à domicile par 1,000 fr.
	À toute distance			Minimum de taxe.	Par exprès.	
	fr. c.			fr. c.		fr. c.
1865, 1er janvier, à 1868, 1er février. .	0.25 (1)			0.50	Double taxe (2).	0.15
	1 à 5 lx.	6 à 15 lx.	16 lx et pl.			
	fr. c.	fr. c.	fr. c.			
1868, 1er février . .	0.25 (1)	»	»	0.50		Id.
	»	0.30 (1)	»	0.60		
	»	»	0.35 (1)	0.70		

Équipages (par grande vitesse) (3). — Tarif n° 5.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs.	Frais fixes par voiture.	Prix à ajouter par voiture-lieue, de :				Bulletin d'enregistrement obligatoire.
		1 à 15 lx	16 à 30 lx.	31 à 40 lx.	41 lx et pl.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1865, 1er septembre, et 1868, 1er février.	6.00	3.00	2.40	1.80	1.20	0.20

Transport des animaux (4). — Tarif n° 6.

DATES DE L'APPLICATION des tarifs. — VITESSES CATÉGORIES	Frais fixes par voiture.	Prix à ajouter par lieue, de :				Bulletin d'enregistrement obligatoire.
		1 à 15 lx.	16 à 30 lx.	31 à 40 lx.	41 lx et pl.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Grande vitesse. Chevaux (par waggon) .						
1865, 1er septembre, et 1868, 1er février.	6.00	2.00	1.60	1.20	0.80	0.20
Petite vitesse. Animaux en général.						
1865, 1er septembre, et 1868, 1er février :						
1re catégorie (5) . .	3.00	0.60	0.45	0.30	0.20	Id.
2e id. (6) . .	4.50	0.90	0.675	0.45	0.30	Id.
3e id. (7) . .	6.00	1.20	0.90	0.60	0.40	Id.

(1) Sans que la taxe puisse être inférieure à celle du tarif n° 2, calculée d'après le poids.

(2) Mais seulement dans le rayon de 3 kilomètres autour des stations *où le camionnage est organisé*, sans que la taxe puisse être inférieure à celle du tarif n° 1, calculée à raison du poids.

(3) Le transport d'un cercueil est assimilé, pour la taxe, à celui d'un équipage à grande vitesse. *Par petite vitesse*, les équipages étaient taxés, à la 2e classe du tarif n° 3, comme 4,000 kil. au minimum, jusqu'au 6 janvier 1867, depuis cette époque, la taxe est établie comme suit : une voiture à 1 ou à 2 fonds, montée ou démontée, est taxée à raison de 2,500 kil., au prix de la 2e classe du tarif. Deux voitures à 1 ou à 2 fonds, montées ou démontées, chargées sur un seul waggon, sont taxées à raison de 4,000 kil. au prix de la 2e classe du tarif. Le chargement et le déchargement doivent être effectués par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

(4) Les chevaux et bestiaux doivent être accompagnés d'un conducteur. *Le transport gratuit*, dans les boxes ou dans les waggons à bestiaux, n'est accordé qu'à *un seul conducteur* par expédition ou par waggon.

(5) 1re catégorie : 1 cheval — 1 ou 2 bœufs, vaches ou ânes — 1 à 5 porcs ou veaux — 1 à 10 moutons.

(6) 2me catégorie : 2 chevaux — 3 ou 4 bœufs, vaches ou ânes — 6 à 10 porcs ou veaux — 11 à 20 moutons.

(7) 3me catégorie : 3 chevaux — un wagon de gros ou de petit bétail.

N. B. **Voir la suite des tarifs page 64.**

Tableau comparatif des dernières bases des tarifs mis en vigueur en France, e
et des marchandises, p

TRANSPORT des VOYAGEURS.		CLASSES des voitures.	BASES M			
			EN FRANCE.	EN PRUSSE (1).	Avant le 1er mai 1866.	Depu 1 à 10 lieu
			fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c
Voyageurs transportés par des trains :	Exprès.	1re	—	—	0,50	—
			0,50	0,535	—	0,30
		2e	—	—	0,40	—
			0,375	0,40	—	0,24
		3e	—	—	—	—
			—	—	—	0,18
	Ordinaires.	1re	—	—	0,40	—
			0,50	0,495	—	0,30
		2e	—	—	0,30	—
			0,375	0,37	—	0,20
		3e	—	—	0,20	—
			0,27	0,235	—	0,15

TRANSPORT, PAR PETITE VITESSE, des MARCHANDISES PROPREMENT DITES (4).	BASES D			
	EN FRANCE (5).	EN PRUSSE (6). Pour des charges Incomplètes.	EN PRUSSE (6). Pour des charges Complètes.	Frais fix par tonne
CLASSIFICATION :	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c
Première classe	0.80	0,60	0,40	1,00
Deuxième classe	0,70	0,40	0,265	1,00
Troisième classe	0.50	—	0,20 (7)	1,00
Quatrième classe (en BELGIQUE)	—	—	—	1,00
Quatrième classe (en FRANCE) De 1 à 20 kilomètres	0,40	Sans que la taxe par tonne puisse être supérieure à :		1,25
De 21 à 100 id.	0,30			5,00
De 101 à 300 id.	0,25			12,00
301 et plus id.	0,20			

(1) En Prusse, on a une 4e classe de voitures au prix 0,12 centimes par lieue de parcours.

(2) Par première application, les bases des tarifs des voyageurs du 1er mai 1866 n'ont été introduites à leur taux définitif e partir de la 16e lieue. Une taxe transitoire a été appliquée à la zone comprise entre les 8e et 15e lieues inclusivement. L'applic des prix réduits à la zone de 1 à 7 lieues est demeurée réservée. (*Voir* page 25.)

Pour chacune des trois classes de voitures, la première somme donne le prix de parcours avant le 1er mai 1866, et la somme dessous, celui qui est appliqué depuis cette époque.

(3) Non compris l'impôt du dixième sur le prix des places des voyageurs, prélevé au profit de l'État.

russe et en Belgique (au 1er février 1868) pour le transport des voyageurs ene de 5 kilomètres.

RIFS.		APPLICATION DES TARIFS.					
GIQUE.		EN BELGIQUE (2).			EN FRANCE (3).		
..., par zônes de :		Prix pour un parcours de :					
Prix à ajouter de : 20 lieues.	21 l^es et plus.	10 lieues.	20 lieues.	50 lieues.	10 lieues.	20 lieues.	50 lieues.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
—	—	5 00	10 00	25 00	—	—	—
0.18	0.12	3 95	5 40	9 00	5 00	10 00	25 00
—	—	4 00	8 00	20 00	—	—	—
0.12	0.09	2 75	3 60	6 30	3 75	7 50	18 75
—	—	—	—	—	—	—	—
0.09	0,06	2 00	2 70	4 50	—	—	—
—	—	4 00	8 00	20 00	—	—	—
0.15	0.10	3 30	4 50	7 50	5 00	10 00	25 00
—	—	3 00	6 00	15 00	—	—	—
0.10	0,075	2 30	3 00	5 25	3 75	7 50	18 75
—	—	2 00	4 00	10 00	—	—	—
0.075	0,05	1 65	2 25	3 75	2 75	5 50	13 75

RIFS, PAR TONNE-LIEUE.				APPLICATION DES TARIFS.			
GIQUE (le 1er février 1868).				EN BELGIQUE (par tonne).			
Prix à ajouter par tonne-lieue, de :				Prix pour un parcours de :			
15 lieues.	16 à 30 lieues.	31 à 40 lieues.	41 l^es et plus.	15 lieues.	30 lieues.	50 lieues.	100 lieues.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
0.50	0.40	0,30	0,20	8 50	14 50	19 50	29 50
	16 à 25 lieues.	26 lieues et plus.					
0.40	0,20	0,10		7 00	9 50	11 50	16 50
	16 à 20 lieues.	21 à 25 lieues.	26 lieues et plus.				
0.30	0,15	0,10	0,05	5 50	7 00	8 00	10 50
		21 lieues et plus.					
0.20	0,10	0,05		4 00	5 00	6 00	8 50
Application des tarifs en FRANCE (par tonne), des marchandises proprement dites			1re classe.	12 00	24 00	40 00	80 00
			2me id.	10 50	21 00	35 00	70 00
			3me id.	7 50	15 00	25 00	50 00
			4me id.	4 50	7 50	12 50	20 00

2 Non compris les frais accessoires d'enregistrement, de chargement, de déchargement et du port des avis d'arrivée, qui ent entre fr. 0,75 et fr. 1,50 par tonne.

3 Les marchandises transportées par la *grande vitesse* sont taxées à raison de fr. 1,80 par tonne-lieue.

4 Id. id. id. fr. 0,80 id.

7 Des prix plus réduits ont été accordés pour des transports importants, à grandes distances, de coke, chaux, zinc, fer brut, ls, sel, lin et bois : on est descendu à la taxe de 0.17 centimes par tonne-lieue.

Transport des chiens (1).

Les chiens accompagnant les voyageurs payent, quelle que soit leur taille, le prix de la 3e classe du tarif des voyageurs.

Lorsqu'ils sont renfermés dans des paniers, ils sont acceptés, sans responsabilité, aux prix et conditions des tarifs nos 1 ou 2, ou des tarifs des bagages.

Transports exceptionnels.

Des réductions de prix, jusqu'à concurrence de 50 p. c. au maximum, peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles ou en vue d'un accroissement de trafic.

Colis vides en retour.

1865, 1er septembre, et 1868, 1er février. — *Grande vitesse* : taxe au poids réel au tarif n° 2.

1865, 1er septembre, jusqu'au 1er octobre 1867. — *Petite vitesse* : taxe au poids réel et aux prix de la 1re classe du tarif n° 3, *réduits de 50 p. c.*

1867, 1er octobre et 1868, 1er février : *suppression de la réduction de 50 p. c.*

Tarifs spéciaux d'exportation et d'importation.

Tarif spécial n° 1, à raison de 0.15 par tonne-lieue, applicable aux expéditions de houille, coke et briquettes de charbon destinées à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer (1864, 10 juin, et 1868, 1er février).

Tarif spécial n° 2, au prix de la 3e classe du tarif n° 3, avec minimum de fr. 3.70 par tonne, applicable à l'exportation des marchandises énumérées à la page 56.

Tarif spécial n° 3, au prix de la 4e classe du tarif n° 3, avec minimum de 3 fr. par tonne, applicable : 1° à *l'importation seulement*, pour la blende et la calamine, et 2° à *l'exportation seulement*, pour les coussinets en fonte, les croisements en fonte, les poutres et poutrelles en fer, les rails sans accessoires, les tuyaux en fonte.

Ce dernier tarif spécial est créé depuis le 1er février 1868.

Le poids minimum par expédition, pour les trois tarifs spéciaux, a été fixé à 10,000 kil., à partir du 1er février 1868 ; il n'était que de 5,000 kil. pour les deux premiers tarifs spéciaux avant cette date.

Frais accessoires obligatoires non compris dans les tarifs spéciaux.

Enregistrement, par expédition	0.20
Remise à domicile des avis d'arrivée, par avis . .	0.10 (2)

Les taxes suivantes sont perçues à titre d'indemnité, savoir :

Pour les marchandises non déchargées dans les 8 heures : 0.25 par heure et par wagon de tout tonnage.

Pour les marchandises déchargées mais non enlevées : 0.02 par jour et par 100 kil. avec minimum de taxe de 0.10.

(1) Suite de la page 61.

(2) L'avis d'arrivée n'est obligatoire, au tarif spécial n° 2, que pour les expéditions bureau restant

Conditions générales

RÉGLANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION
DES GARES PRIVÉES (1).

—

1858. Décision ministér. 29 nov., secrét. gén. n° 6.

Art. 1er. — La construction d'une gare privée, raccordée aux voies principales du chemin de fer de l'État, n'est autorisée que lorsqu'une instruction administrative préalable a démontré :

A. — Que des obstacles résultant de l'importance ou de la nature des travaux qu'il faudrait effectuer s'opposent à ce que l'usine ou le magasin à desservir soit rattaché à une station ou à une gare privée existante ;

B. — Que l'établissement de la gare sollicitée ne peut être une cause spéciale de danger ou d'entrave à la circulation générale ;

C. — Que l'établissement de la gare est justifié par l'importance probable des transports.

Art. 2. — L'autorisation d'établir une gare privée est en outre subordonnée à l'acceptation, par l'intéressé, des conditions générales qui suivent, sauf les conditions spéciales à déterminer, dans chaque cas, s'il y a lieu.

Tracé.

A. — La gare privée ainsi que son embranchement et les voies à l'intérieur de l'usine ou du magasin, s'il y a lieu, seront établis conformément à des plans approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

B. — Les voies d'évitement de la gare seront au moins au nombre de deux ; elles seront reliées entre elles ainsi qu'aux voies principales.

Aucune aiguille à contre-pointe ne sera placée, sous aucun prétexte, dans les voies principales.

Les entrevoies auront au moins 3 mètres de largeur.

Les courbes de raccordement des voies de la gare entre elles et avec les voies principales ne pourront être d'un rayon inférieur à 250 mètres ; celles de l'embranchement et des voies de l'usine raccordée, d'un rayon moindre de 75 mètres.

C. — Les plans seront rigoureusement suivis dans l'exécution.

Les dispositions de la gare, de l'embranchement et des voies de l'usine ne pourront être ni étendues ni modifiées sans une autorisation nouvelle et préalable.

Construction et entretien.

D. — Toutes les dépenses de construction de la gare et de l'embranchement avec l'usine ou le magasin à raccorder seront à la charge du concessionnaire.

(1) On entend par gare privée tout raccordement avec les voies du chemin de fer de l'État en dehors des stations.

Les travaux d'établissement de la gare comprennent notamment :

L'acquisition des terrains, les terrassements et les ouvrages d'art ;

Les voies et les pavages ;

Le pont à bascule ;

Les signaux à distance ;

Les clôtures, portes et barrières ;

La maisonnette du préposé à la surveillance de la gare.

E. — Les rails, aiguilles, crossings, pont à bascule, signaux, etc., à employer à la construction de la gare seront conformes aux derniers modèles du matériel de l'espèce en usage au chemin de fer de l'État.

Les rails de l'embranchement et des voies de l'usine pèseront au moins 24 kilogrammes par mètre courant pour des portées de 1 mètre.

Tout le matériel à mettre en œuvre devra être agréé par l'administration et posé sous la surveillance de ses agents.

F. — L'entretien de la gare sera fait par les soins et aux frais de l'État ; celui de l'embranchement et de ses dépendances, par les soins et aux frais du concessionnaire.

G. — Le concessionnaire exécutera, à ses frais, tous les ouvrages de sécurité et d'extension ainsi que les modifications dans l'aménagement de la gare et du raccordement de l'embranchement jugés nécessaires par l'administration.

Ces ouvrages seront soumis aux stipulations qui précèdent.

Exploitation.

H. — La surveillance de la gare sera confiée à un agent de l'État qui dirigera le service d'après les ordres de l'administration.

I. — L'exploitation de la gare et de ses dépendances ne commencera qu'après l'achèvement des travaux, la réception de ceux de la gare et la constation, par l'administration, que les voies de l'embranchement se trouvent dans de bonnes conditions de viabilité.

K. — La conduite et la manœuvre des waggons, sur les voies de l'État, par les agents du concessionnaire est interdite ; en conséquence, les relations de la gare avec les stations du chemin de fer de l'État seront exclusivement desservies par les soins de l'administration.

Celles de la gare avec l'usine seront desservies par les soins du concessionnaire.

L. — Les waggons à expédier de la gare seront classés, dans les voies d'évitement, suivant l'ordre des stations de destination, par les soins du concessionnaire, d'après les indications de l'agent préposé à la surveillance de la gare.

M. — Les waggons ne seront employés, par le concessionnaire, que pour l'expédition des marchandises dont le transport a été ou doit être confié au chemin de fer de l'État ; il est donc formellement interdit de faire usage de ces waggons pour le service particulier de l'établissement relié.

Toute infraction à cette stipulation donnera lieu à l'application d'une amende de cinquante francs, par waggon, à charge du concessionnaire.

N. — L'administration fera examiner, par ses agents, l'état de l'embranchement et de ses dépendances, ainsi que l'usage qui y sera fait de son matériel.

Le concessionnaire se conformera à toutes les instructions émanant de l'administration.

O. — La charge des waggons ne dépassera pas le poids fixé ou à fixer par l'administration.

Toute surcharge constatée donnera lieu à l'application des dispositions du livret réglementaire pour le transport des marchandises, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 26 janvier 1847 (1).

P. — Tout waggon mis à la disposition du concessionnaire sera rendu, à l'administration, dans un délai de 8 heures de jour, compté comme il suit et sans compensation :

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir;

Du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Les dimanches et jours fériés ne comptent pas pour former ces délais.

Passé le délai, il sera payé, pour chaque waggon, fr. 0.25 par heure de retard, toutes les heures de jour et de nuit, ainsi que les dimanches et jours fériés, comptant indistinctement.

Q. — Le concessionnaire est responsable de tous les accidents et dommages qui seraient la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de celle de ses agents.

En cas de dégâts au matériel mis à sa disposition, il acquittera les frais des réparations qui seront exécutées par l'État.

Redevances et taxes.

R. — Le concessionnaire payera pour l'exploitation et l'entretien de la gare, par les soins de l'admidistration, une redevance de fr. 0.20 par tonne de marchandise amenée à la gare ou expédiée de la gare par le chemin de fer de l'État.

La redevance ne pourra pas être inférieure à 2,000 francs ni supérieure à 5,000 francs par an.

S. — On appliquera aux transports partant de la gare les tarifs de la station qui précède et à ceux en destination de la gare les tarifs de la station qui suit dans la direction des transports.

Pour le calcul des prix fixés, tant au littera *R* qu'au présent littera, l'application de la taxe se fera toujours par charge complète de waggon quel que soit le poids de la marchandise.

Dispositions spéciales.

T. — Le Gouvernement se réserve le droit de suspendre temporairement le service de la gare et de l'embranchement et même de le supprimer définitivement, sans que le concessionnaire puisse élever, de ce chef, des prétentions à indemnité.

U. — Aucun raccordement ne pourra se relier à la gare ou à l'embranchement sans l'autorisation du Gouvernement.

En cas d'autorisation, le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec le demandeur; à défaut d'accord, le gouvernement statuera.

Le nouvel embranchement sera soumis aux présentes conditions générales.

Toutefois, le minimum de 2,000 francs pour la redevance ne sera exigé qu'une seule fois.

V. — Le Gouvernement se réserve d'ériger la gare privée en station tarifée, si son

Moniteur du 30 janvier : Police des transports (page 136 du premier *Annuaire*).

importance le justifie. Dans ce cas, le ou les concessionnaires seront exonérés de la redevance fixée par les présentes conditions générales, s'ils consentent à l'abandon à l'État et sans indemnité, des terrains acquis et des travaux exécutés par eux à la gare.

L'embranchement, considéré comme raccordement à station, sera régi par les conditions générales concernant cette espèce de raccordement, et le Gouvernement deviendra, de fait, propriétaire de la gare.

Art. 3. — Les gares existantes dont l'exploitation est réglée par des arrangements révocables tomberont sous l'application des dispositions qui précèdent.

Conditions générales

RÉGLANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DES EMBRANCHEMENTS AUX STATIONS.

1858. Décision ministér. 29 nov., secrét. gén. n° 6.

Art. 1er. — La construction d'un embranchement à une station du chemin de fer de l'État n'est autorisée que lorsqu'une instruction administrative préalable a démontré que l'importance des transports à provenir de cet embranchement sera en rapport avec celle des travaux à exécuter dans la station.

Art. 2. — L'autorisation de construire un embranchement à une station est en outre subordonnée à l'acceptation, par l'intéressé, des conditions générales qui suivent, sauf les conditions spéciales à déterminer, dans chaque cas, s'il y a lieu.

Tracé.

A. — L'embranchement ainsi que les voies de 1m,50 à l'intérieur de l'usine ou du magasin à desservir, seront construits conformément à des plans approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

B. — Les courbes du tracé de l'embranchement et des voies raccordées de l'usine ne pourront être d'un rayon inférieur à 75 mètres.

C. — Les voies à petite section ne pénétreront pas à l'intérieur de la station.

D. — Les plans seront rigoureusement suivis dans l'exécution.

Les dispositions de l'embranchement et des voies de l'usine ne pourront être ni étendues, ni modifiées sans une autorisation nouvelle et préalable.

Construction et entretien.

E. — Toutes les dépenses de construction et d'entretien de l'embranchement et de ses dépendances, depuis l'usine ou le magasin à raccorder, jusques et y compris la porte à pratiquer dans la clôture de la station, sont à la charge du concessionnaire.

F. — Les rails des voies de 1m,50 pèseront au moins 24 kilogrammes par mètre courant, pour des portées de 1 mètre.

Tout le matériel à mettre en œuvre devra être agréé par l'administration et posé sous la surveillance de ses agents.

G. — Le concessionnaire exécutera, à ses frais, tous les ouvrages de sécurité et d'extension, ainsi que les modifications jugées nécessaires par l'administration.

Ces ouvrages seront soumis aux dispositions qui précèdent.

Exploitation.

H. — La circulation sur l'embranchement ne commencera qu'après l'achèvement des travaux et la constatation, par l'administration, que les voies se trouvent dans de bonnes conditions de viabilité.

I. — Les waggons destinés à l'embranchement seront pris dans la station, par les soins du concessionnaire, sur la voie à indiquer par le chef de station ; ils y seront ramenés également par ses soins et classés, dans l'ordre des stations de destination, d'après les indications du fonctionnaire précité.

K. — Les waggons ne seront employés par le concessionnaire que pour l'expédition des marchandises dont le transport a été ou doit être confié au chemin de fer de l'État; il est donc formellement interdit de faire usage de ces waggons pour le service particulier de l'établissement relié.

Toute infraction à cette stipulation donnera lieu à l'application d'une amende de cinquante francs par waggon, à charge du concessionnaire.

L. — L'administration fera examiner, par ses agents, l'état de l'embranchement et de ses dépendances ainsi que l'usage qui y sera fait de son matériel.

Le concessionnaire se conformera à toutes les instructions émanant de l'administration.

M. — La charge des waggons ne dépassera pas le poids fixé ou à fixer par l'administration.

Toute surcharge constatée donnera lieu à l'application des dispositions du livret réglementaire pour le transport des marchandises, sans préjudice aux poursuites à exercer en exécution de l'arrêté royal du 26 janvier 1847 (1).

N. — Tout waggon mis à la disposition du concessionnaire sera rendu à l'administration dans un délai de 8 heures de jour, compté comme il suit et sans compensation :

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir ;

Du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Les dimanches et jours fériés ne comptent pas pour former ces délais.

Passé le délai, il sera payé, pour chaque waggon, fr. 0.25 par heure de retard, toutes les heures de jour et de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés comptant indistinctement.

O. — Le concessionnaire est responsable de tous les accidents et dommages qui seraient la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de celle de ses agents.

En cas de dégâts au matériel mis à sa disposition, il acquittera les frais des réparations qui seront exécutées par l'État.

(1) *Moniteur* du 30 janvier : Police des transports (page 136 du premier *Annuaire*).

Redevances et taxes.

P. — La manœuvre des aiguilles ne donnera lieu à aucune redevance.

Q. — L'application des prix de transport se fera toujours par charge complète de waggon, quel que soit le poids de la marchandise.

Dispositions spéciales.

R. — Le Gouvernement se réserve le droit de suspendre temporairement le service de l'embranchement et même de le supprimer définitivement, sans que le concessionnaire puisse élever, de ce chef, des prétentions à indemnité.

S. — Aucun raccordement ne pourra se relier à l'embranchement sans l'autorisation du Gouvernement. En cas d'autorisation, le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec le demandeur; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera.

Le nouvel embranchement sera soumis aux présentes conditions générales.

Art. 3. — Les embranchements existants, dont l'exploitation est réglée par des arrangements révocables, tomberont, à partir du 1er mai 1859, sous l'application des dispositions qui précèdent.

Le maintien de ces embranchements sera subordonné à l'abandon à l'État, par leurs propriétaires, des travaux exécutés par eux à l'intérieur des stations, l'État se chargeant de l'entretien et du renouvellement de ces travaux.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS [1].

Concession, construction, entretien et surveillance des routes et canaux; entretien et surveillance des rivières, polders, ports et côtes ; concession, construction et exploitation des chemins de fer; postes et messageries; télégraphes; concession des mines; surveillance de l'exploitation des mines et usines ; construction et entretien des bâtiments de l'État.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (2).

M. Alexandre JAMAR, Membre de la Chambre des Représentants, ancien Président du Tribunal de commerce de Bruxelles.

CABINET DU MINISTRE.

M. DUPONT (E.), Chef de division, Secrétaire particulier.

MM.	SECRÉTARIAT GÉNÉRAL.
RIDAUT (E.),	Secrétaire général.
GRENON (J.),	Directeur.
SENGIER (H.),	Chef du 1er bureau. — Comptabilité générale.
BRAUVOIS (F.),	Id. 2e id. — Sommier du personnel; expédition.
ANDRÉ (L.),	Chef de division, 3e bureau. — Pensions; caisse des veuves et orphelins; secours.
DELBARRE (E.),	Chef du 4e bureau. — Bibliothèque ; archives.
LACOMBLÉ (E.),	Id. 5e id. — Contentieux ; affaires générales.

MM.	RÉGIE DES CHEMINS DE FER.
GRENON (J.).	Directeur.
HANNEN (L.),	Chef de bureau.
LEBENO (H.),	Id.

SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Exploitation des lignes concédées; contrôle des opérations de recettes et de dépenses des compagnies auxquelles une garantie d'intérêt est accordée.

MM.	
EYCKHOLT (AD.),	Inspecteur général.
RUMMENS (J.),	Inspecteur.
NYSSENS (V.),	Id.
DELVAUX (J.),	Chef de bureau.
LENOIR (J.),	Ingénieur.

(1) Organisation et personnel à la date du 1er février 1868.
Les bureaux sont ouverts au public de midi à deux heures.
(2) M. Jamar a été nommé Ministre par A. R. du 3 janvier 1868. (*Mon.* 4 janvier.)

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Cette administration comprend : 1° deux services d'inspection ; 2° une direction des routes et des bâtiments civils ; 3° une direction des travaux hydrauliques et des chemins de fer en construction ; 4° une direction des mines, du personnel et des affaires générales.

MM.	
GROETAERS (G.),	Directeur général.
MAUS (H.),	Inspecteur général des ponts et chaussées.
WELLENS (F.),	Id. id.
GERNAERT (J.),	Id. des mines.
LAVALLÉE (A.),	Directeur des routes et des bâtiments civils.
O'SULLIVAN (E.),	Id. des travaux hydrauliques et des chemins de fer en construction.
VERBRUGGHEN (A.),	Directeur des mines, du personnel et des affaires générales.

ADMINISTRATION, INSPECTION SUPÉRIEURE ET DIRECTION DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

MM.	
FASSIAUX (A.),	Directeur général.
SALMON (C.),	Chef de bureau, secrétaire.

INSPECTION SUPÉRIEURE DES SERVICES.

MM.	
JANSSENS (J.),	Inspecteur général du service général.
CABRY (H.),	Id. des services techniques.
VANDERSWEEP (F.),	Id. des services d'exploitation.
DE MEREN (F.),	Id. du service des postes.

DIRECTIONS DES SERVICES AU MINISTÈRE.

MM.	
GOFFAUX (J.),	Directeur de la 1re direction. — **Service général.**
VANDEN PEERBOOM (T.),	Inspecteur.
LEPÈRE (P.),	Chef du 1er bureau. — Comptabilité centrale et contrôle des dépenses; contrats ; cahiers des charges.
TINNE (L.),	Chef du 2e bureau. — Personnel (fonctionnaires et employés); programmes d'examen ; cautionnements.
. . . . .	Chef du 3e bureau. — Personnel (ouvriers); caisse de retraite et de secours ; masse d'habillement.
SALMON (C.),	Chef du 4e bureau. — Répartition de la correspondance entre les différentes directions; impressions; archives générales.
DEDIER (F.),	Ingénieur en chef, directeur de la 2e direction. — **Voies et travaux.**
DUBOIS (A.),	Ingénieur des ponts et chaussées.
ERNESTE (V.),	Chef du 1er bureau. — Affaires générales; cahiers des charges; adjudications publiques; prévisions budgétaires.
ROBERBOURG (F.),	Chef du 2e bureau. — Acquisition de terrains; surveillance et police de la voie.

Digitized by Google

BELPAIRE (A.),	Ingénieur en chef-directeur de la 3e direction. — **Traction et matériel.**
MAURISSEN (L.),	Ingénieur en chef.
MASUI (T.),	Ingénieur, en service général.
BALLIEU (F.),	Inspecteur du 1er bureau. — Économat; approvisionnements en général; adjudications; prévisions budgétair.
VOUÉ (P.),	Chef du 2e bureau. — Affaires générales; locomotion; procès-verbaux d'épreuves; relations avec les compagnies; chauffage et éclairage; combustibles.
MONGENAST (C.),	Directeur de la 4e direction. — **Exploitation.**
EVRARD (H.).	Inspecteur de direction.
UYTTERHOEVEN (J.),	Inspecteur. — Organisation et marche des trains.
LA PIERRE (M.),	Inspecteur de la 1re division.
WAVER (N.),	Chef du 1er bureau. — Messageries, bateaux à vapeur; police des trains et des stations; transports extraordinaires.
DE SMET (A.),	Chef du 2e bureau. — Échange réciproque du matériel des transports avec les chemins de fer en relation; raccordements aux stations privées; affaires générales.
ANDRÉ (L.).	Inspecteur de la 2e division.
DE MEUSE (V.),	Chef du 3e bureau. — Tarifs; services intérieur et mixte; conventions internationales; statistique des transports.
VANDER ELST (J.),	Chef du 4e bureau. — Pertes et avaries; contestations judiciaires; litiges avec l'administration des douanes.
BRONNE (L.),	Directeur de la 5e direction. — **Postes.**
MICHAUX (A.),	Inspecteur de direction.
VANDERZANDEN (C.),	Directeur de la 6e direction. — **Contrôle des recettes.**
. . . . .	Inspecteur de direction.
DE GRELLE (E.),	Directeur de la 7e direction.—**Contrôle des matières.**
MATHIEU (H.),	Inspecteur.
VINCHENT (J.),	Ingénieur en chef-directeur de la 8e direction. — **Télégraphes.**
GIRARDIN (J.),	Inspecteur.

I. — CONSEIL PERMANENT D'ADMINISTRATION.

Par suite de la reconstitution du Conseil d'administration, les cinq sections établies sous l'ancien Conseil (1) sont supprimées.

Ce conseil est composé, sous la présidence du Ministre, du Secrétaire général du département, du directeur général et des inspecteurs généraux de l'administration.

Il a pour mission de donner son avis sur les questions *importantes* qui rentrent notamment dans les catégories d'affaires désignées ci-après :

1° Projets de lois spéciales, budgétaires et de crédit;

2° Modifications à apporter aux tarifs;

3° Questions de principe et de réglementation générale;

4° Insuffisance ou exagération des moyens de transport et de communication;

5° Projets d'amélioration ou de réforme de nature à exercer une influence *marquante* sur les produits, les dépenses, la simplification administrative, la marche des services, etc.;

(1) *Voir* p. 59 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

6° Bases principales des conventions avec les offices étrangers, les administrations et compagnies en relation de service, etc. ;

7° Création et suppression de services, bureaux, etc. ;

8° Propositions relatives au personnel ;

9° Toutes autres affaires ou questions que le Ministre juge utile de lui soumettre.

II. — COMITÉS TECHNIQUES.

L'examen des questions purement techniques est déféré à deux comités spéciaux, savoir : Comité des travaux et Comité du matériel.

L'appréciation de l'opportunité des travaux d'art, des améliorations ou modifications à apporter au matériel d'exploitation, etc., ainsi que des dépenses qui s'y rattachent, appartient au Conseil permanent ; mais tout ce qui a rapport à l'appréciation du projet, au point de vue de l'art de l'ingénieur, est de la compétence des Comités techniques.

III. — CONFÉRENCES DE SERVICE.

Des conférences de service sont instituées auprès de chaque direction, sous la présidence du directeur.

Assistent à ces réunions, outre l'inspecteur de direction, les chefs de service, inspecteurs d'arrondissement ou contrôleurs, selon la branche d'administration.

Lorsqu'une question importante doit être agitée dans une conférence, et notamment lorsqu'il s'agit d'une affaire de nature à être soumise ultérieurement aux délibérations du conseil permanent, le directeur en donne avis au directeur général et à l'inspecteur général en cause, afin qu'ils puissent assister à la réunion, s'ils le jugent utile.

COMMISSIONS RESSORTISSANT AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1° *Commission de l'arsenal.* — Commandes, perfectionnements au matériel, mise hors de service des locomotives, voitures, etc., expériences.

2° *Commission de réception.* — A. Matériel, approvisionnements, papiers et fournitures de bureau. — B. Rails, billes et accessoires de la voie, bois préparés, etc. — C. Combustible. — D. Travaux et fournitures.

3° *Comité d'administration de la masse d'habillement.*

4° *Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration.*

5° *Conseil de la caisse des veuves et orphelins et des pensions de retraite.*

6° *Commission pour l'examen des procédés nouveaux et des matières indigènes.*

7° *Commission des Annales des travaux publics.*

8° *Comités techniques pour l'examen des projets de travaux d'art, de modifications ou d'améliorations à apporter au matériel d'exploitation, etc.*

Digitized by Google

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

FONCTIONNAIRES DU SERVICE ACTIF (1).

MM. **Voies et travaux** (Service des lignes).

THIRIARD (D.), Ingénieur, chef de service des lignes de l'Est.
LAMQUET (G.), Ingénieur principal, chef de service des lignes du Nord-Ouest.
WILLEMS (A.), Ingénieur, chef de service de la ligne Sud-Ouest.
DANAUX (F.), Ingénieur, chef de service des lignes du Midi.

MM. *Construction des bâtiments et dépendances.*

PAYEN (A.), Ingénieur principal de 1re classe.
LAMBEAU (A.), Id. id.

MM. **Traction et matériel.**

Arsenal des chemins de fer de l'État.

GOBERT (L.), Ingénieur en chef, directeur de l'arsenal.
GILLIS (J.), Ingénieur des ateliers des locomotives.
STEINMETS (A.), Ingénieur des ateliers des voitures.

MM. *Service de la traction.*

WALEFF (A.), Ingénieur principal, chef de service des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest.
JAMART (J.), Ingénieur en chef, chef de service des lignes du Midi et du Sud Ouest.

M. *Entretien des voitures sur les lignes.*

CANDÈZE (J.), Ingénieur principal, chef de service.

M. *Combustible, éclairage et chauffage.*

CAMBRELIN (F.), Ingénieur en chef, chef de service.

Service de l'exploitation.

MM. *Transports.*

FLEURY (C.), Inspecteur, chef de service des lignes du Midi.
SAUVIGNIER (J.), Id. des lignes du Nord-Ouest.
THIRY (M.), Id. des lignes de l'Est.
L'HOIR (L.), Id. des lignes du Sud-Ouest.

M. *Relations internationales.*

HAUCHECORNE (G.), Agent général à Cologne.

M. **Service des télégraphes.**

GIRES (J.), Inspecteur, chef de service.

(1) Les ingénieurs, chefs de service, ont chacun un ingénieur ou un sous-ingénieur adjoint, et les inspecteurs des lignes, pour les services des transports, ont chacun deux contrôleurs ou vérificateurs.

Digitized by Google

Contrôle des recettes, de la comptabilité administrative et de celle des approvisionnements et du matériel en service.

Six contrôleurs sont chargés du contrôle des recettes sur les chemins de fer de l'État ; un inspecteur vérifie la comptabilité administrative et quatre contrôleurs sont chargés de la vérification de la comptabilité des approvisionnements et du matériel en service.

Longueur des lignes construites et des lignes exploitées par l'État.

(*Voir* page 68 du premier *Annuaire*.)

	1865. Mètres.	1866. Mètres.
Lignes construites par l'État	558.885	558.885
Id. les compagnies	196.358	234.148
Longueur totale du réseau exploité au 1er janvier 1867	755.243	793.033
Longueur de la section de Hal à Ath	37.790	

Cette section a été mise en exploitation le 16 janvier, pour le service des marchandises, et le 1er février, pour celui des voyageurs et bagages.

La longueur moyenne exploitée par l'État, a été de 749.159 mètres en 1865 et de 789.884 mètres en 1866 ; cette dernière longueur se répartit, en 1866, comme suit, entre les quatre lignes du réseau :

Nord-Ouest. —	Bruxelles à Anvers	49.019 mètres.	
	Contich à Lierre	6.539	
	Sortie de l'Allée verte	1.187	
	Malines à Ostende	127.372	
	Bruxelles à Gand	34.171	
	Alost à Lokeren	24.546	
			242.834
Sud-Ouest. —	Gand à Mouscron et à Tournai	77.857	
	Tournai à Blandin	6.637	
	Id. à Jurbise	47.506	
	Hal à Ath (*longueur moyenne exploitée en* 1866)	34.641	
	Ath à Denderleeuw	49.566	
			216.207
Est. —	Malines à la frontière de Prusse		134.864
Midi. —	Bruxelles (nord) à la frontière française par Mons et Quiévrain	83.453	
	Braine-le-Comte à Namur	79.781	
	Mons à Manage	32.745	
			195.979
	Longueur moyenne totale exploitée en 1866		789.884
	Id. id. 1865		749.159
	Différence en plus pour 1866		40.725

Les 40.725 mètres font partie de la ligne Sud-Ouest ; les trois autres lignes ont, en 1866, la même longueur qu'en 1865.

Digitized by Google

Année 1867.	LONGUEUR EXPLOITÉE Totale. Mètres.	Moyenne. Mètres.
La longueur totale du réseau exploité au 1er janvier 1867 était de	793.033	793.033
Section de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, ouverte au service des voyageurs et des marchandises, le 13 janvier 1867.	29.038	28.103
Ligne de Braine-le-Comte à Melle (Gand), ouverte aux mêmes services, le 29 janvier 1867	58.171	53.708
Exploitation au 1er janvier 1868	880.262	874.844
Id. id. 1867	793.033	789.884
Différences en plus pour 1867.	87.229	84.960

Noms des stations par circonscription de service et distances entre elles, par rails en mètres (1866).

LIGNE NORD-OUEST.

Bruxelles (Nord) à : Schaerbeek, 3,104 mètres ; Haeren, 6,902 ; Vilvorde, 9,642 ; Eppeghem, 13,509 ; Weerde, 15,432 ; **Malines**, 20,365 ; Wavre-Sainte-Catherine, 26,265 ; Duffel, 28,672 ; Contich, 33,600 ; Vieux-Dieu, 37,869 ; Berchem (Anvers), 41,643 ; **Anvers** (Bassin et entrepôt), 43,738 mètres. — Contich à Lierre, 6,246 mètres. — Sortie de l'Allée-Verte (embranchement), 1,187 mètres. — **Malines** à : Hombeek, 2,944 mètres ; Capelle-au-bois, 8,473 ; Londerzeel, 13,088 ; Malderen, 18,034 ; Buggenhout, 19,948 ; Baesrode, 23,455 ; **Termonde** (station), 26,926 ; Termonde (entrepôt) 28,376 ; Audeghem, 29,768 ; Schoonaerde, 33,706 ; Wichelen, 36,627 ; Schellebelle, 39,888 ; Wetteren, 42,760 ; Quatrecht, 46,579 ; Melle, 49,255 ; **Gand** (station), 56,308 ; Gand (entrepôt ou bassin), 58,905 ; Tronchiennes, 64,086 ; Landeghem, 69,940 ; Hansbecke, 72,902 ; Aeltre, 79,492 ; Bloemendael, 88,659 ; Oostcamp, 94,491 ; **Bruges** (station), 100,926 ; Bruges (bassin), 103,601 ; Jabbeke, 110,316 ; Ettelghem, ...; Plasschendael, 116,491 ; **Ostende**, 123,048 mètres. — **Bruxelles** (Nord) à : Laeken, 2,675 mètres ; Jette, 4,669 ; Berchem-Sainte-Agathe, 7,781 ; Dilbeek, 11,125 ; Bodeghem-Saint-Martin, 13,920 ; Ternath, 16,926 ; Denderleeuw, 23,904 ; Erembodegem, 27,401, **Alost**, 30,366 ; Lede, 35,239 ; Schellebelle, 40,881 mètres. — **Alost** à : Gyseghem, 5,498 mètres ; Audeghem, 8,963 ; **Termonde** (station), 11,805 ; Zele, 19,903, **Lokeren**, 26,199 mètres.

LIGNE SUD-OUEST.

Gand (station) à : Saint-Denis-Westrem, 7,009 mètres ; La Pinte, 9,024 ; Deurle, 12,129 ; Deynze, 17,379 ; Machelen, 21,350 ; Olsène, 24,349 ; Waereghem, 29,696 ; Haerlebeke, 38,458 ; **Courtrai**, 43,726 ; **Mouscron**, 53,829 ; Néchin, 65,713 ; Templeuve, 68,718 ; **Tournai**, 74,955 mètres. — **Tournai** à : Blandain, 7,213 mètres. — **Tournai** à : Havinnes, 9,055 mètres ; Bary-Maulde, 14,597 ; Leuze, 20,241 ; Ligne, 26,918 ; **Ath**, 32,162 ; Maffles, 34,410 ; Chièvres-Attres, 37,207 ; Brugelette, 38,807 ; Lens, 44,154 ; **Jurbise**, 47,777 mètres. — **Hal** à : Saintes, 7,154 mètres ; Petit-Enghien, 12,804 ; **Enghien**, 15,439 ; Bassilly, 24,221 ; Ghislenghien, 28,956 ; **Ath**, 38,397 mètres. — **Ath** à : Rebaix, 4,480 mètres ; Papignies, 8,020 ; **Lessines**, 11,100 ; Acren, 13,459 ; **Grammont**, 18,207 ; Schendelbeke, 21,997 ; Ideghem, 23,657 ; Santbergen, 26,377 ; **Ninove**, 32,404 ; Denderleeuw, 39,587 mètres.

Digitized by Google

LIGNE DE L'EST.

Malines à : Boortmeerbeek, 7,628 mètres; Haecht, 10,894; Wespelaer, 12,933; Wygmael, 18,856; **Louvain** (station), 23,580; Corbeek-Loo, 28,454; Vertryck, 34,270; **Tirlemont**, 41,672; Esemael, 48,055; **Landen**, 54,910; Gingelom, 58,256; Rosoux-Goyer, 63,245; Waremme, 68,716; Rémicourt, 73,910; Fexhe, 79,800; Bierset-Awans, 84,188; **Ans**, 87,739; Haut-Pré, 91,184; **Liége** (station), 93,588; Liége (Meuse), 94,731; Chênée, 97,563; Chaudfontaine, 101,099; Le Trooz-Aval, 104,678; Nessonvaux, 109,025; Pépinster, 114,123; Ensival, 117,061; **Verviers**, 118,726; Dolhain, 126,484; Welkenraede (frontière de Prusse), 132,983; Herbesthal (Prusse), 133,117 mètres.

LIGNE DU MIDI.

Bruxelles (Nord) à **Bruxelles** (Midi), 3,472 mètres. — **Bruxelles** (Midi) à : Forest, 4,395 mètres; Ruysbroek, 6,691; Loth, 9,835; Buysingen, 11,851; Hal, 14,326; Lembecq, 16,683; Tubise, 19,442; Hennuyères, 24,430; **Braine-le-Comte**, 30,265; Soignies, 36,488; Neufvilles, 41,847; Jurbise, 49,304; Ghlin, 55,219; **Mons** (station et bassin), 61,016; Jemmapes, 65,425; Quaregnon, 67,267; Saint-Ghislain, 70,076; Boussu, 71,825; Thulin, 75,694; **Quiévrain**, 80,173 mètres. — **Braine-le-Comte** à : Écaussines, 5,870 mètres; Marche-lez-Écaussines, 8,080; Familleureux, 11,942; **Manage**, 14,274; Godarville, 18,566; Gouy-lez-Piéton, 21,511; Pont-à-Celles, 24,585; Luttre, 27,071; Courcelles-Nord, 29,401; Gosselies-Courcelles, 32,349; Roux, 34,769; Marchiennes, 38,060; **Charleroi**, 41,353; Couillet, 44,891; Châtelineau, 48,217; Le Campinaire, 50,551; Farciennes, 51,514; Tamines, 56,216; Auvelais, 58,700; Moustier, 63,558; Floreffe, 69,333; Flawinne, 73,115; **Namur** (station), 78,025; Namur (Meuse), 79,508 mètres. — **Mons** à : Nimy, 2,356 mètres; Obourg, 6,195; Havré-Ville, 9,830; Braquegnies, 14,673; Bois-du-Luc, 16,215; La Paix, 17,373; Houssu, 21,130; Haine-Saint-Pierre, 21,756; Mariemont, 24,160; L'Olive-l'Étoile, 25,112; Bascoup, 26,718 mètres. — Bois-du-Luc à : La Louvière, 2,958 mètres; La Croyère, 5,735; **Manage**, 8,486 mètres.

Sommaire des lois,

ET DES ARRÊTÉS ROYAUX ET MINISTÉRIELS SE RAPPORTANT AUX CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT ET AUX CHEMINS DE FER CONCÉDÉS EN GÉNÉRAL.

(Suite du premier *Annuaire*, pages 64 à 97.

Adjudication publique de la concession du droit d'afficher des annonces dans les stations du chemin de fer de l'État (1).

1866. Avis du ministère, *Mon.* 14 janv. (jusqu'au 31 déc. 1869.)

Crédits spéciaux et complémentaires de 10,000,000 francs ouverts au Département des travaux publics, pour les chemins de fer de l'État.

Loi 15 fév., *Mon.* 22 fév.

1° A concurrence de 9,000,000 francs à l'extension du matériel de traction et des transports.

(1) Soumission acceptée à raison de 1.05 fr. par mois et par mètre carré.

Digitized by Google

Et 2° à concurrence de 1,000,000 francs au renouvellement extraordinaire du matériel des transports.

Ce dernier crédit formera le chapitre X, art. 89 du budget pour l'exercice 1865.

Agrandissement de la station de Gingelom et aménagements de ses abords.

1866. A. R. 28 fév., *Mon.* 3 mars.

Agrandissement de la station de Chênée.

A. R. 8 mars, *Mon.* 11 mars.

Les cautionnements des comptables et des autres agents de l'État (1) peuvent être fournis en fonds publics nationaux.

A. R. 10 mars, *Mon.* 13 mars.

Loi interprétative des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les réglements de police sur les chemins de fer.

A. R. 11 mars, *Mon.* 15 mars.

Article unique. Les dispositions des art. 2 et 3 de la loi du 12 avril 1835 (2), en vertu desquelles le gouvernement peut établir des règlements pour l'exploitation et la police des chemins de fer et déterminer les peines, conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions à ces règlements, sont applicables tant aux chemins de fer de l'État qu'aux *chemins de fer concédés*.

Modifications à la loi du 10 avril 1841, sur les chemins vicinaux (3).

Loi 19 mars, *Mon.* 21 mars.

Modifications au tarif des voyageurs. (Voir page 24.)

A. M. 20 mars, *Mon.* 21 mars. (A dater du 1er mai.)

Le service de surveillance des travaux d'entretien de la voie et des constructions des chemins de fer concédés est placé dans les attributions des ingénieurs des ponts et chaussées.

A. R. 25 mars, *Mon.* 28 mars.

Budget du ministère des travaux publics fixé à 22,795,150 francs pour l'exercice 1866.

Loi 26 mars, *Mon.* 30 mars.

Des traitements ou indemnités pour le personnel, ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

Publication officielle d'une nouvelle édition du Tarif des douanes.

A. R. 30 mars, *Mon.* 28 avril. (A dater du 1er juin.)

(1) *Voir* page 74 du premier *Annuaire*.
(2) Id. 9 id.
(3) Id. 26 id

Digitized by Google

Agrandissement des stations d'Ensival et d'Ans.

1866. A. R. 1er avril, *Mon.* 4 avril.

Établissement de la nouvelle station de Ghlin (1), entre Jurbise et Mons.

1866. Avis du ministère, *Mon.* 4 avril. (Depuis le 1er avril.)

Facilités nouvelles accordées au dépôt et à la délivrance des envois d'argent qui s'opèrent par la poste, en Belgique. (Voir page 96 du pr. *Ann.*)

Avis du ministère, *Mon.* 4 avril.

La poste reçoit, moyennant un droit de 10 centimes par 10 francs, le dépôt de toutes les sommes que l'on désire expédier à l'intérieur du royaume.

Jusqu'à concurrence de 300 francs, les versements peuvent être effectués, *sans déplacement pour l'expéditeur et sans augmentation de frais,* entre les mains des facteurs des postes en tournée.

Les sommes versées sont converties en un mandat que l'expéditeur est tenu de faire parvenir à destination.

Les mandats, autres que ceux au porteur, dont on voudrait accélérer le payement, peuvent être transmis par voie *télégraphique,* moyennant une taxe supplémentaire de 1 franc pour le télégramme.

Les mandats télégraphiques ne peuvent être délivrés qu'à l'intervention d'un bureau de poste, où les fonds doivent avoir été versés au préalable, *par les soins de l'expéditeur.*

L'import des mandats télégraphiques est limité à 1,000 francs.

Aménagement définitif de la station de Rémicourt, entre Waremme et Fexhe.

A. R. 7 avril, *Mon.* 13 avril.

Trains express composés de voitures des trois classes.

Avis du ministère, *Mon.* 21 avril. (A dater du 1er mai.)

Aménagement définitif de la station de Schoonarde, entre Audeghem et Wichelen.

A. R. 23 avril, *Mon.* 26 avril.

Application du nouveau tarif des voyageurs du 1er mai 1866. (Voir page 25.)

Avis du ministère, *Mon.* 25 avril.

Établissement de la nouvelle station de Quatrecht (2) entre Wetteren et Melle.

Avis du ministère, *Mon.* 25 avril. (A dater du 1er mai.)

Modifications apportées aux dispositions de l'A. R. du 22 sept. 1865, concernant la détermination des tenues de service et cérémonie. — Formation d'un fonds de masse d'habillement des employés inférieurs, sur les crédits budgétaires.

A. R. 1er mai, *Rec. adm.*, n° 757.

(1) Cette station a été créée par A. R. du 16 août 1863.
(2) Id. id. 8 avril 1866.

Digitized by Google

Agrandissement de la station de Châtelineau. (Voir A. R. 15 déc.)

1866. A. R. 2 mai, *Mon.* 4 mai.

Émission de timbres-poste de la valeur d'un centime (1).

A. M. 9 mai, *Mon.* 11 et 12 mai. (A dater du 1er juin.)

En vertu de l'A. R. du 25 sept. 1865. (Voir page 96 du pr. *Ann.*)

Prorogation jusqu'au 1er juillet 1869 de l'art. 1er de la loi du 12 avril 1825, concernant les péages des chemins de fer de l'État (2).

Loi 11 mai, *Mon.* 18 mai.

Établissement d'un embranchement vers l'embarcadère des bateaux à vapeur à Ostende et agrandissement de la station d'Ostende (3).

A. R. 21 mai, *Mon.* 23 mai. Loi 8 juillet 1865.

Établissement de la nouvelle station de Saint-Denis-Westrem, entre Gand et la Pinte (4).

Avis du ministère, *Mon.* 23 mai. (A dater du 1er juin.)

Réciprocité internationale en matière de sociétés anonymes, entre la Belgique et les Pays-Bas.

A. R. 25 mai, *Mon.* 6 juin. Loi 14 mars 1855 (5).

Remise des télégrammes à domicile et abonnement alloué aux percepteurs et distributeurs.

A. M. 25 mai, *Rec. adm.*, n° 750.

Les bureaux télégraphiques situés hors des stations de chemins de fer et n'ayant pas de porteurs spéciaux rétribués par l'administration, recevront, à titre d'abonnement, dix centimes par télégramme, ne comportant pas de frais d'exprès, pour en assurer régulièrement le port à domicile dans les limites de la localité à desservir.

Établissement d'une station commerciale à Anvers.

A. R. 31 mai 1866, *Mon.* 2 juin. Loi 8 juillet 1865.

Modifications et extensions apportées au cadre organique du personnel de l'administration.

A. R. 5 juin et 28 juin, *Mon.* 31 juillet.

Aménagement définitif de la station de Familleureux, près de Manage.

A. R. 18 juin, *Mon.* 23 juin.

Réciprocité internationale en matière de sociétés anonymes entre la Belgique et l'Autriche.

A. R. 25 juin, *Mon.* 27 juin. Loi 14 mars 1855 (5).

(1) Des timbres de deux centimes ont été émis à dater du 1er mars 1867. (A. M. 16 fév. 1867.)

(2) *Voir* page 8 du premier *Annuaire*.

(3) Des A. R. des 6 août 1866, *Mon.* 8 août 1866, et 26 janv. 1867, *Mon.* 29 janv. approuvent des expropriations d'emprises de terrains nécessaires à la construction : 1° d'un quai en maçonnerie au port d'Ostende pour le service des bateaux à vapeur, et 2° d'un pont-barrage sur lequel doit passer l'embranchement.

(4) Cette station a été créée par A. R. du 18 mai 1866.

(5) *Voir* page 25 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

Création de quatre bureaux de 4me classe.

1866. A. R. 4 juillet, *Mon.* 27 sept. (A dater du 1er août.)

1° A Liége (Place Saint-Lambert); 2° à Anvers (Place Verte); 3° à Gand (Palais de justice); 4° à Bruges (Bassin).

Agrandissement de la station de Grammont (1).

A. R. 12 juillet, *Mon.* 14 juillet.

Cet agrandissement est nécessité notamment par l'entrée, dans cette station, du railway concédé de Braine-le-Comte à Gand.

Création du bureau de Bierset de 5me classe, entre Fexhe et Ans. (Voir 25 mars 1867.)

A. R. 27 juillet, *Mon.* 9 août. (A dater du 1er sept.)

Établissement d'un chemin de fer destiné à relier les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles (2).

A. R. 18 août, *Mon.* 21 août.

Construction de deux courbes : 1° entre la ligne de Dendre et Waes et la ligne du Nord vers Malines, et 2° entre celle-ci et l'embranchement du Luxembourg.

Agrandissement de la station de Pépinster.

A. R. 24 août, *Mon.* 26 août.

Modifications au cadre organique du personnel attaché au secrétariat général du Ministère des travaux publics. (Voir A. R. du 30 mars 1867.)

A. R. 30 août, *Mon.* 18 oct.

Fixation du cadre des commis à la direction générale des ponts et chaussées et des mines, à l'administration centrale du Département des travaux publics.

A. R. 30 août, *Mon.* 1er nov.

Conditions réglementaires du tarif international franco-belge avec les lignes de la Compagnie de l'Est, pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et animaux.

A. M. 10 sept., *Mon.* 23 sept. (A dater du 15 sept.)

Publication d'une édition, en langue flamande, du livret réglementaire et des tarifs pour le transport des marchandises, finances, etc., du service intérieur.

Avis du ministère, *Mon.* 18 sept.

(1) Des A. R. des 22 janv. et 2 août, *Mon.* 24 janv. et 6 août 1867, complètent cet agrandissement, en autorisant le détournement de deux chemins qui traversent la station.

(2) Des A. R. des 23 nov. 1866 et 15 nov. 1867, *Mon.* 25 nov. 1866 et 19 nov. 1867, 31 déc. 1866, *Mon.* 6 janv. 1867 et 1er janv. 1867, *Mon.* 9 janv. approuvent, pour l'établissement de ce railway, des expropriations d'emprises à effectuer dans les communes : 1° de Laeken; 2° de Molenbeek-Saint-Jean, Jette-Saint-Pierre et Koekelberg; 3° d'Anderlecht, Saint-Gilles et Forest. Un A. R. du 11 déc. 1867, *Mon.* 14 déc., autorise l'expropriation d'emprises dans la commune de Schaerbeek.

Digitized by Google

Agrandissement de la station de Schaerbeek.

1866. A. R. 23 sept., *Mon.* 28 sept.

Cet agrandissement est devenu indispensable par suite de la jonction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain à la ligne du Nord et pour suppléer à l'insuffisance de la station de Bruxelles-Nord.

Création d'une station de chemin de fer dans la commune de Meirelbeke.

A. R. 30 sept., *Mon.* 9 oct.

Cette station sera située entre Melle et Gand sur le chemin de fer de ceinture de Gand, décrété par la loi du 8 juillet 1865.

Remises de peines pour contraventions aux lois et règlements sur la police des chemins de fer exploités par des Compagnies particulières.

A. R. 12 oct., *Mon.* 8 nov.

Primes pour transmission et réception régulières des télégrammes. — Mode de liquidation.

A. R. 30 oct. et A. M. 16 nov., *Rec. adm.*, nos 769 et 770.

Conditions réglementaires du tarif international belge-rhénan-allemand.

A. M. 30 oct.. *Mon.* 7 nov. (A dater du 1er nov.)

Tableau général du commerce de la Belgique avec les pays étrangers pendant l'année 1865.

Rapport du 31 oct., *Mon.* 4 nov.

Transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux effectués des stations de l'État vers celles des chemins de fer concédés ci-après désignés et réciproquement.

Avis du ministère, *Mon.* 2 et 3 nov.

Ces transports sont taxés en raison de la distance totale du point de départ au point de destination, aux prix du barême du tarif intérieur de l'État, et d'après le tableau de classification des marchandises annexé au même tarif, savoir : Chemin de fer de la Flandre occidentale, — de Lichtervelde à Furnes, — de Hainaut et Flandres, — de Gand à Zelzaete, — de Fleurus à Landen, — de Namur à Liége, — de Charleroi à Erquelinnes, — de Namur à Givet, — de Gand à Bruges par Eecloo, — de Mons à Hautmont, — du Flénu, — de Manage à Wavre, — du Centre, — du Grand-Central belge, — Liégeois-Limbourgeois, — de Liége à Maestricht, — du Grand-Luxembourg.

Toutefois, en ce qui concerne cette dernière ligne, les marchandises des 2e, 3e et 4e classes du tarif no 3 sont taxées d'après les prix d'un barême spécial.

Pour tous les services mixtes précités, la taxe minimum du tarif no 2, service accéléré, est fixée à 50 centimes au lieu de 30 centimes.

Digitized by Google

Création de cinq nouvelles stations. — Nom de la station de Hérent, près de Louvain, changé en Wygmael.

1866. A. R. 15 nov., *Mon.* 12 déc.

1° Saventhem de 4e classe ; 2° Dieghem ; 3° Cortenbergh ; 4° Velthem-Beyssem et 5° Corbeek-Loo, ces quatre dernières sont de 5e classe. Ces stations sont situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain (1).

Relations mixtes entre les stations de l'État et celles du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois étendues aux bureaux de la section de Hasselt à Achel.

Avis du ministère, *Mon.* 15 nov.

Ces bureaux sont : Hasselt (canal), Wychmael, Zonhoven, Neerpelt, Helchteren, Achel (frontière hollandaise).

Aménagement définitif de la station de Buysingen.

A. R. 22 nov., *Mon.* 25 nov.

Création de huit stations sur la ligne du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

A. R. 6 déc., *Rec. adm.*, n° 803.

1° Sotteghem de 4e classe ; 2° Landscauter ; 3° Moortzeele ; 4° Scheldewindeke ; 5° Baeldeghem ; 6° Lierde-Sainte-Marie ; 7° Gammerage et 8° Rebecq-Rognon : ces sept dernières sont de 5e classe.

Tableau des agents de l'administration de l'État chargés de la police judiciaire jusqu'à l'expiration de 1867. (Loi 15 avril 1843) (2).

A. R. 9 déc., *Mon.* 15 déc.

Suppression de la réduction de 25 centimes par tonne, sur les prix des quatre classes du tarif n° 2, accordée aux transports effectués en abonnement de six mois. (Voir page 60.)

A. M. 14 déc., *Mon.* 17 déc. (A dater du 6 janvier.)

Les conditions réglementaires des transports par abonnement restent en vigueur.

Établissement d'un nouveau chemin d'accès à la station de Châtelineau et d'une voie spéciale pour l'entrée en cette gare des trains venant de Givet. (Voir A. R. 2 mai.)

A. R. 15 déc., *Mon.* 18 déc.

Agrandissement de la station de l'Allée verte, à Bruxelles.

A. R. 19 déc., *Mon.* 21 déc. (Rapporté) (3).

(1) Ligne livrée à l'exploitation pour le service des marchandises le 17 déc. 1866, et pour celui des voyageurs le 13 janv. 1867.

(2) *Voir* page 21 du premier *Annuaire*.

(3) Un A. R. du 23 janv. 1867, *Mon.* 26 janv. approuve les expropriations d'emprises à Molenbeek-St-Jean pour cet agrandissement, et par un A. R. du 4 fév. 1868, *Mon.* 6 fév., les A. R. des 19 déc. 1866 et 23 janv. 1867 sont rapportés.

Digitized by Google

Modifications aux tarifs. — Approbation du livret réglementaire (1) et des tableaux des distances d'application rectifiés par suite de l'ouverture de la ligne de Braine-le-Comte à Gand.

1866. A. M. 29 déc., *Mon.* 2 janv. 1867. (A dater du 6 janv.)

Règlement organique de la masse d'habillement et instruction complémentaire à ce règlement.

A. M. 30 déc. et 15 juin 1867, *Rec. adm.*, n°s 788 et 817.

Établissement d'une voie d'évitement à la station de Chièvres-Attres.

A. R. 30 déc., *Mon.* 1er janv. 1867.

Marchandises de toute nature admises au transport direct entre la Belgique et la plupart des stations de l'Allemagne du Nord.

1867. Avis du ministère, *Mon.* 12 janv.

Les expéditions ont lieu sans aucun intermédiaire.

Les principales destinations sont : Berlin, Brandebourg, Brunswick, Cassel, Cobourg, Eisenach, Erfürt, Essen, Gotha, Hambourg, Hanovre, Leipzig, Lubeck, Magdebourg, Potsdam, Weimar, etc.

Versement des amendes et pénalités infligées au personnel, à la caisse des veuves et orphelins ou à la caisse de retraite et de secours des ouvriers.

A. M. 12 janv., *Rec. adm.*, n° 784.

Quelques-unes de ces amendes avaient été comprises antérieurement dans les produits extraordinaires de l'exploitation.

Conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages. (Voir page 26.)

A. M. 25 janv., *Mon.* 10 fév.

Tableau du mouvement commercial de la Belgique avec les pays étrangers, pendant les années 1860, 1863 et 1864. (Importations et exportations.)

Annexe au *Moniteur* du 5 février.

Modifications apportées à l'art. 4 des statuts organiques de la caisse des veuves et orphelins, concernant la composition du Conseil de cette caisse, au Département des travaux publics.

A. R. 11 fév., *Mon.* 22 fév.

Relations mixtes entre l'État et cinq compagnies basées sur les modifications apportées aux conditions réglementaires du tarif intérieur du chemin de fer de l'État le 29 déc. 1866.

A. M. 15 fév., *Mon.* 28 fév. (A dater du 20 fév.)

Les Compagnies qui ont admis ces modifications sont :

La Soc. an. d'exploitation et les Comp. Nord-belge, de la jonction de l'Est, de Gand à Bruges par Eecloo et du Centre.

(1) Les conditions réglementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens sont mentionnées *in extenso* dans le premier *Annuaire*, pages 111 à 12[illegible]. (Service intérieur à date du 6 janvier 1867.)

Digitized by Google

Création de la station de 1re classe d'Anvers (bassins) et dénomination d'Anvers (Borgerhout) donnée à la station actuelle d'Anvers.

1867. A. R. 28 fév., *Mon.* 9 mars. (A dater du 1er avril.)

Suppression de la réduction de 50 centimes par tonne accordée aux transports de houille à l'importation et à l'exportation.

A. M. 28 fév., *Mon.* 22 mars. (A partir du 15 mars.)

Création de timbres-poste de 6 et de 8 centimes.

A. R. 14 mars, *Mon.* 21 mars.

Ouverture de la nouvelle station de Flawinne (1), entre Floreffe et Namur.

Avis du ministère, *Mon.* 24 mars. (A dater du 1er avril.)

Budget du ministère des travaux publics fixé à 38,416,875 francs pour l'exercice 1867.

Loi 23 mars, *Mon.* 29 mars.

Des traitements ou indemnités pour le personnel ne peuvent être prélevés sur les allocations destinées aux salaires ou à des travaux extraordinaires ou spéciaux.

Établissement d'une station de chemin de fer en les communes de Bierset et d'Awans. (Sous le nom de Bierset-Awans). (Voir 27 juillet 1866.)

A. R. 25 mars, *Mon.* 27 mars. (A dater du 1er juin.)

Modifications apportées aux cadres du secrétariat général du Ministère des travaux publics et de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. (Voir A. R. du 30 août 1866.)

A. R. 30 mars, *Mon.* 4 avril.

Distribution de billets spéciaux pour des voyages circulaires.

Avis du ministère, *Mon.* 30 avril. (A dater du 1er mai.) (2)

Voyages : 1° de la Hollande et des bords du Rhin ; 2° en Belgique, en Hollande et sur les bords du Rhin ; 3° pour visiter la Belgique, le grand duché de Luxembourg et les bords du Rhin ; 4° en Hollande ; 5° en Belgique, pour visiter le pays de Waes, les Flandres et le Hainaut ; et 6° dit des bords de la Meuse.

Les billets des trois premiers voyages sont valables pour un mois et ceux des trois derniers pour quinze jours.

Modification aux transports des marchandises par express. (Tarif n° 1.)

A. M. 11 avril, *Rec. adm.*, nos 804 et 805. (A dater du 1er mai.)

Les tarifs pour ces transports, au lieu d'être les mêmes pour toutes les distances, varieront avec les distances.

Les prix du tarif n° 2 sont mis en harmonie avec ceux du tarif n° 1 et modifiés d'une manière analogue. (Voir pages 57 et 58.)

(1) Cette station a été créée par A. R. du 6 déc. 1866.

(2) Les billets pour ces mêmes voyages circulaires n'ont été distribués, en 1866, qu'à partir du 1er juin.

Digitized by Google

Reconstitution du Conseil d'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. (Voir page 59 et 93 du prem. *Ann.*)

1867. A. R. 15 avril, *Rec. adm.*, nos 807 et 808.

Ce conseil a la mission supérieure d'assurer l'unité administrative et de principe. Il est présidé par le Ministre et composé du secrétaire général du département, du directeur général et des inspecteurs généraux de l'administration. (Voir page 73.)

Cahier des charges relatif à la concession du chemin de fer de Bruxelles à Luttre, mis à disposition du public (1).

Avis du ministère, *Mon.* 5 juin. (A partir du 8 juin.)

Création de la station de 5e classe de Baesrode entre Termonde et Buggenhout (2).

A. R. 27 juin, *Mon.* 12 juillet. (A dater du 1er juillet.)

Expropriations d'emprises pour transférer la station de Charleroi et l'établir sur le territoire de la commune de Marcinelle.

A. R. 3 juillet, *Mon.* 1er août.

Convention postale entre la Belgique et le Grand-duché de Luxembourg.

Conv. 22 mai ratifiée le 22 juin, *Mon.* 13 juillet. (A dater du 1er août.)

La station d'Angleur rangée dans la 5e classe est élevée à la 4e classe.

A. R. 17 juillet, *Mon.* 31 juillet.

Expropriation d'emprises dans les communes de Tournai et de Warchin pour y transférer la station de Tournai.

A. R. 24 août, *Mon.* 27 août 1867.

Modifications aux tarifs des marchandises du tarif 3.

A. M. 19 sept., *Mon.* 21 sept. (A dater du 1er oct.)

Le Ministre des travaux publics, considérant qu'il est nécessaire de mettre les minima des taxes du tarif 3 et des tarifs spéciaux d'exportation mieux en rapport avec le tonnage du matériel de transport, d'améliorer, en vue du même résultat, les dispositions relatives aux abonnements et de modifier les prix de transport des colis vides en retour : Arrête : (Voir les art. 17, 18, 21 et 52 du service intérieur de l'État, pages 34, 35, 36 et 42).

(1) Un A. M. du 23 sept., *Mon.* 26 sept. et 5 oct., fait connaître qu'en vue de diminuer les charges de la concession projetée du chemin de fer de Bruxelles à Luttre, faisant partie de la ligne directe de Bruxelles à Charleroi, de notables réductions ont été apportées aux projets qui ont servi de base à la rédaction de ce cahier des charges. Le 16 déc. 1867, la concession de ce chemin a été mise en adjudication, mais aucun soumissionnaire ne s'est présenté.

(2) Un avis du ministère au *Mon.* du 26 juin annonce l'ouverture de la station pour le 1er juillet suivant et un A. R. du 11 oct., *Mon.* 13 oct., autorise des emprises dans les communes de Lebbeke et de Saint Gilles pour l'établissement d'une voie d'évitement à la station de Baesrode.

Digitized by Google

Approbation du tarif belge-allemand-russe pour les transports directs de marchandises à grande et petite vitesse. — Conditions réglementaires.

1867. A. M. 30 oct., *Mon.* 17 nov. (A dater du 1er nov.)

Approbation du tarif international belge-rhénan et belge-rhénan-prussien. — Conditions réglementaires.

A. M. 31 oct., *Mon.* 14 nov. (A dater du 1er nov.)

Création à Hérent (Brabant) d'un bureau de 5e classe entre Velthem et Louvain.

A. R. 25 nov., *Mon.* 7 déc. (A dater du 1er déc.)

Règlement de la commission de réception du matériel et des approvisionnements à Malines.

A. M. 29 nov., *Rec. adm.*, n° 830.

Création à Marcinelle d'un bureau de 5e classe.

A. R. 12 déc., *Mon.* 17 déc. (A dater du 1er janv. 1868.)

La station de Marcinelle du chemin de fer du Grand-Central belge, située entre Marchiennes et Charleroi, est rendue commune à l'État et à la Compagnie.

Convention conclue à La Haye, entre la Belgique et les Pays-Bas, pour la jonction de quatre chemins de fer.

Conv. du 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

Les deux gouvernements déclarent qu'ils ont, chacun sur son territoire, accordé la concession des chemins de fer;

1° De Saint-Nicolas par Hulst, Axel et Sluiskil à Neuzen;

2° De Gand par Zelzaete et Sas de Gand à Sluiskil;

3° De Hasselt par le camp de Beverloo, Achel et Valkenswaard à Eindhoven;

4° De Turnhout par Bar-le-Nassau à Tilbourg.

La concession de ces chemins de fer a été accordée à l'effet de relier la ville et le port de Neuzen avec les chemins de fer de la Belgique dans les stations de Gand et de Saint-Nicolas, et de relier les chemins de fer de la Belgique avec ceux de l'État Néerlandais dans les stations d'Eindhoven et de Tilbourg.

A Saint-Nicolas, à Gand, à Hasselt, à Turnhout, à Eindhoven et à Tilbourg, ces chemins de fer seront raccordés à ceux existants, de manière que les locomotives, les voitures et les waggons des deux pays puissent circuler sans entraves sur les différentes lignes.

A Neuzen, le chemin de fer sera relié avec le port extérieur de manière que les marchandises puissent être transbordées directement des navires sur les waggons et réciproquement, et à Sluiskil, le chemin de fer se dirigeant vers Gand sera raccordé avec celui de Saint-Nicolas à Neuzen.

Digitized by Google

Résumé succinct du compte rendu des opérations

du chemin de fer de l'État pendant l'année 1866.

—

Tarifs des voyageurs et bagages. — Le principe de la diminution des taxes en raison de l'allongement des parcours, appliqué au transport des marchandises, a été étendu au transport des voyageurs, à dater du 1er mai 1866 (*voir* pages 24 et 62). Ce système ayant produit des résultats inattendus, aussi bien sous le rapport du développement du mouvement que sous le rapport de l'accroissement de la recette des marchandises, l'administration a supposé que des modifications analogues devaient être adoptées pour le tarif des voyageurs en service intérieur (1).

Quel a été le résultat de cette dernière mesure?

Le nombre des voyageurs transportés en 1865 avait dépassé de 1,256,000 le nombre de ceux transportés en 1864. En 1866, malgré la réforme des tarifs, l'augmentation n'a été que de 959,000 (dont 824,000 de 3e classe) par rapport à 1865. Cette anomalie s'explique, en grande partie, par trois causes : la guerre d'Allemagne, l'épidémie cholérique et le temps continuellement pluvieux de mai en octobre, c'est-à-dire pendant la saison des voyages.

La recette des voyageurs a naturellement subi la même fâcheuse influence qui s'est ajoutée, en outre, à l'abaissement des taxes; elle a diminué de 1,622,000 francs pour les huit derniers mois de l'année, c'est-à-dire pour la période pendant laquelle les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur; cette diminution est seulement de 1,254,000 francs sur la recette de l'année entière comparée à celle de l'année 1865.

Comment et d'après quels principes a-t-on procédé à la réforme?

On a fait un dépouillement des 8,450,000 voyageurs (transports ordinaires en 1864) (2) : 7,928,000 du service intérieur et 522,000 des services mixtes, pour se rendre compte de leur répartition et de la longueur réelle des trajets fournis.

Il fut reconnu que, sur le mouvement total, les parcours dépassant 75 kilomètres représentaient 3.81 p. c.; de 36 à 75 kilom. 18.64 p. c.; et de 1 à 35 kilom. 77.55 p. c.; ainsi, sur le nombre total des voyageurs il n'y en avait que 22.45 p. c. allant au delà de 35 kilomètres.

Cette situation était sensiblement la même que celle qui avait été constatée pour les marchandises, lorsque l'on élaborait la réforme du tarif de cette espèce de transports.

Tout concourait ainsi à engager à adopter pour base le principe de la

(1) Les réductions de taxes ne s'étendent pas aux transports des services internationaux, services pour lesquels les anciens prix ont été maintenus.

(2) C'est-à-dire non compris : les militaires, les enfants, les voyages faits à prix réduit avec des billets aller et retour et les voyages de plaisir (dits circulaires), les services internationaux et ceux du transit.

Digitized by Google

diminution des taxes kilométriques suivant la distance parcourue par les voyageurs.

Transitoirement, les anciens prix ont été maintenus pour tous les trajets au-dessous de 35 kilomètres, le kilomètre continuant temporairement à former l'unité de distance; pour les parcours compris entre 36 et 75 kilomètres, on a adopté des prix intermédiaires entre les anciens prix et ceux qui résulteraient de l'application des nouvelles taxes qui n'ont été substituées aux anciennes, que pour les trajets au delà de 75 kilomètres.

La guerre, le choléra et les pluies continuelles ont en grande partie produit la diminution du mouvement et des recettes de 1866. En effet, les quatre mois de juin à septembre avaient fourni, en 1865, 540,490 voyageurs de plus qu'en 1864; l'augmentation a été seulement de 99.803 voyageurs de 1866 sur 1865 pour la même période de temps.

Un tarif *abaissé* ne peut être la cause de cette atonie ; d'ailleurs la recette des bagages, pour lesquels le tarif n'a subi aucune modification, présente, de juin à septembre 1865, une augmentation de 23.839 francs sur 1864, tandis que 1866 offre une diminution de 80.530 francs sur 1865; pour le mois d'août la recette a fléchi de 42 à 43 p. c.

La réforme du tarif des voyageurs n'étant pas la cause première de la dépression de la recette de 1866, essayons de fixer la part qui, dans cette dépression, doit être attribuée à l'abaissement des taxes.

La question ainsi posée doit être envisagée sous trois aspects : *mouvement, recette, dépense.*

Les recherches, quant au mouvement et à la recette, ont été concentrées sur le service intérieur pris tout à fait isolément depuis la mise en application des nouvelles taxes. (Mai à novembre 1866.)

Mouvement. — Accroissement : de 1.93 p. c. dans la zône sans réduction (1 à 35 kilom.); de 20.17 p. c. dans la zône à réduction provisoire (36 à 75 kilom.) et de 91.90 p. c. dans la zône à réduction définitive (76 kilom. et plus). Les trois zônes réunies donnent un accroissement de 7. 67 p. c. Le chiffre de 91.90 est un argument en faveur de la réforme au point de vue du mouvement des transports (1).

Il est à remarquer que l'accroissement de 91.90 p. c. serait réduit à 75.02 p. c. en admettant (ce qui est invraisemblable) que 31,930 voyageurs, ou la moitié du nombre de ceux qui ont manqué au service international de 1866 comparé à celui de 1865 (mai à novembre), se soient astreints à prendre un nouveau billet à la frontière et à faire peser de nouveau et réinscrire leurs bagages, en s'exposant ainsi à manquer le

(1) Toutefois il ne faudrait pas attribuer à cet argument une valeur exagérée, car si le nombre des voyageurs a presque doublé dans la troisième zône, il ne constitue encore, cependant, que moins de 6 p. c. du nombre total des voyageurs.

Si l'on compare le nombre des voyageurs ayant parcouru chacune des trois zônes en 1864, à celui des voyageurs dans ces trois mêmes zônes, pendant les mois de mai-novembre 1866, on constate que, relativement au nombre total des voyageurs transportés, le nombre de voyageurs ayant parcouru la première zône est resté sensiblement le même; qu'il a diminué de 1.77 p. c. dans la deuxième zône et qu'il a augmenté au contraire de 2.10 p. c. dans la troisième zône, pendant la période de mai-novembre 1866.

Digitized by Google

train, le tout, dans le but de profiter de la réduction des taxes consenties seulement en faveur des voyageurs du service intérieur.

Recette effective. — Elle a diminué de 131,611 francs en 1866 par rapport à 1865 (mai à novembre) savoir, diminution : de 1.63 p. c. dans la zône sans réduction ; de 3.10 p. c. dans la zône à réduction provisoire et de 2.10 p. c. dans la zône à réduction définitive. Les trois zônes réunies donnent une diminution de 2.25 p. c.

L'accroissement proportionnel de mouvement constaté dans la première zône (1.93 p. c.) répond à une diminution proportionnelle de recette (1.63 p. c.) ce qui prouve que les parcours ont été moins longs. La progression du mouvement, et par là les recettes ont donc été paralysées par les événements désastreux de 1866; la diminution du produit des bagages, appartenant ordinairement aux voyageurs à longs parcours, vient encore à l'appui de cette assertion.

Les suites funestes des trois fléaux signalés se font sentir dans les services internationaux et dans le transit aussi bien que dans le service intérieur, principalement pendant les mois de juin à septembre ; la situation est sensiblement meilleure pour mai, octobre et novembre.

D'après des calculs hypothétiques, la réforme des tarifs aurait coûté 448,000 fr. pour les sept mois compris entre le 1er mai et le 30 novembre, et dans ses prévisions, l'administration évaluait la diminution de recette à 2,200,000 fr. pour l'année entière, d'où elle conclut que le succès était manifeste et complet.

La réforme ne portait pas exclusivement sur la réduction des taxes; cette réduction a été accompagnée de l'*adjonction de voitures de 3e classe à certains trains express,* ce qui a été favorable, à la fois, aux intérêts du public et à ceux de l'exploitation.

Les chiffres suivants permettront d'apprécier les résultats obtenus en 1866 comparés à ceux de 1865, pour ce qui concerne le mouvement et la recette du service intérieur (mai à novembre).

	VOYAGEURS.	RECETTE.
	Nombre.	Francs.
La 3e classe donne en plus en 1866	133,287	231,338
La 2e id. id. id.	22,163	14,065
TOTAUX.	155,450	245,403
La 1re classe donne en moins en 1866 . . .	8,040	121,626
Différences en plus en 1866.	147,410	123,777

Ou 105 p. c. du mouvement et 26 à 27 p. c. de la recette de 1865.

Les mois de juin à septembre ont encore été moins productifs que mai, octobre et novembre.

Dépense. — La réforme au point de vue de la dépense nouvelle qui devait ou pouvait en être la conséquence n'a pas été augmentée; aucun

Digitized by Google

train de voyageurs n'ayant été ajouté à ceux qui préexistaient, la place offerte étant suffisante pour le mouvement antérieur et pour l'accroissement à prévoir pendant un temps encore indéterminé.

Ces indications générales et les déductions qui en ont été tirées sont pleinement confirmées par les résultats déjà connus de l'année 1867, et tout permet de présager pour la réforme du tarif des voyageurs le succès que l'on s'est promis en la décrétant.

OBSERVATIONS DE LA SECTION CENTRALE,

chargée de l'examen du budget des travaux publics pour l'exercice 1868.

Tarifs différentiels. — Le principe de la tarification différentielle, c'est-à-dire de celle dont la base kilométrique diminue à mesure que la distance parcourue augmente, appliqué, en 1864, au transport des marchandises, n'a été que la *généralisation* de mesures prises depuis 1861 déjà, ainsi que la régularisation et l'extension, au profit du public en général, des avantages accordés à certains groupes d'expéditeurs, par des traités et des tarifs spéciaux.

Cette réforme qui a été éminemment propre au développement du trafic et des relations commerciales, ne pouvait être couronnée d'un égal succès dans son application au transport des voyageurs en 1866, soit à cause des événements contraires survenus cette année, soit à cause de l'exagération de la réforme.

Le transport des voyageurs ne peut être complétement assimilé à celui des marchandises; si, par un abaissement considérable du tarif des marchandises, on provoque un accroissement incessant dans la consommation de toutes choses, il est difficile de se persuader qu'on puisse obtenir un résultat analogue pour le transport des voyageurs; les voyages sont en effet motivés par des raisons de convenance, de plaisir et d'utilité qu'il est impossible de multiplier au delà de certaines proportions.

L'abaissement excessif des taxes appliqué aux longs parcours amènerait difficilement, dans le nombre des voyageurs, une augmentation qui compensât les sacrifices qu'il imposerait à l'exploitant.

Par contre, dans certains cas particuliers, d'ailleurs très-fréquents, des réductions locales, des diminutions décrétées en faveur de billets d'aller et de retour, des trains d'ouvriers, etc., etc., tout ce qui peut, en un mot, donner satisfaction aux besoins reconnus des populations groupées dans un rayon restreint, devraient être le complément de la tarification nouvelle.

La section centrale ne croit pas néanmoins devoir préjuger maintenant les résultats définitifs de la réforme actuelle du tarif des voyageurs et elle demande l'épreuve d'une année normale, ne pouvant baser des

Digitized by Google

appréciations exactes sur l'année 1866, à cause de ses calamités, et sur l'année 1867, à cause de l'Exposition de Paris.

Elle est partisan d'une basse tarification dans ses applications les plus générales, mais lorsqu'elle considère l'insuffisance des moyens dont l'État dispose pour achever les installations, la suspension de dépenses éminemment productives, l'ajournement d'améliorations qui doivent consolider le matériel, elle croit de son devoir de réclamer du chemin de fer un excédant sur le service de la dette en amortissement et en intérêts.

Enfin, il est encore un autre point de vue auquel la réforme doit être envisagée et qui ne pouvait échapper à l'examen de la section centrale ; c'est l'influence qu'exercerait un abaissement exagéré des tarifs sur le développement et même sur les conditions d'existence du réseau encore incomplet de nos chemins de fer.

L'État doit aider à l'achèvement de ce réseau, c'est-à-dire, étendre au plus grand nombre possible de contribuables les bienfaits de ces voies de communication rapides et économiques. Or, une dépression générale de la recette des chemins de fer devrait infailliblement avoir pour résultat de tarir les sources qui alimentaient le crédit de ces sortes d'entreprises, et de compromettre ainsi, pour longtemps, l'œuvre d'achèvement si désirable sous tous les rapports.

La solution du problème de la tarification différentielle, consiste à trouver la *raison* de la progression des prix suivant la distance, progression qui doit, pour être maintenue, amener un développement de trafic tel, que l'accroissement des transports compense la différence de recette nette de chaque unité, tout compte fait de la dépense additionnelle nouvelle.

La progression des dépenses ayant suivi une marche plus rapide encore que celle des recettes, des relèvements aux tarifs des marchandises ont été jugés nécessaires, pour satisfaire aux exigences du Trésor, et un arrêté ministériel du 2 janvier 1868 en modifie très-sensiblement, pour certaines catégories de marchandises, la classification et les prix précédemment établis (1).

La *raison* de la progression décroissante des prix, telle qu'elle a été calculée pour le transport des voyageurs est sensiblement trop élevée, d'après l'opinion de quelques-uns des membres de la section centrale; ce genre de transport peut donc également être appelé à subir plus tard des relèvements.

En résumé, la section centrale est d'avis que les données fournies par les expériences tentées jusqu'à ce jour tendent à démontrer que les applications qui ont été faites de la taxe différentielle au transport des marchandises, ont produit, dans une large mesure, les résultats qu'on en

(1) *Voir* pages 57 à 61.

Digitized by Google

attendait; que l'expérimentation du même principe appliqué aux parcours des voyageurs n'étant point complète, il convient, avant de juger définitivement cette partie de la réforme, d'attendre les résultats d'un essai fait dans des conditions normales; quels que soient, d'ailleurs, les enseignements qui découleront de l'expérimentation définitive des nouveaux tarifs, l'État ne devra pas perdre de vue, pour le moment du moins, la règle qu'il s'est proposée d'abord : *Obtenir le produit* maximum *par le* maximum *de circulation*. C'est en restant fidèle à ce principe, qu'il conciliera les intérêts bien entendus de l'industrie et du commerce avec ceux du Trésor public, en même temps qu'il assurera les conditions d'existence et de développement de l'œuvre qu'il a si laborieusement et si glorieusement entreprise.

Transports. — Nous allons donner le mouvement et la recette brute (en francs), obtenus sur les lignes exploitées par l'État, pour les transports des voyageurs, des petits paquets et des grosses marchandises, pendant les neuf premiers mois de l'année 1867, avec les résultats comparatifs réalisés, pendant la même période, en 1865 et en 1866.

	1865.	1866.	1867.
Voyageurs.	—	—	—
Mouvement général (nombre)	8,009,312	8,730,133	9,784,526
Recette brute (part des Compagnies comprise).	11,128,132	10,113,425	11,734,365
Id. (part de l'État seulement). . .	10,465,756	9,361,898	10,782,346
Petits paquets et petites marchandises.			
Mouvement général (kilog.).	76,017,200	84,063,125	96,652,947
Recette brute (part des Compagnies comprise).	1,940,627	1,865,960	2,103,853
Id. (part de l'État seulement). . .	1,804,417	1,731,140	1,940,389
Grosses marchandises.			
Mouvement général (tonnes)	4,292,895	4,715,373	4,767,050
Recette brute (part des Compagnies comprise).	13,571,241	14,225,759	14,405,386
Id. (part de l'État seulement). . .	12,605,318	12,966,940	13.058,296

Ces chiffres justifient la réserve que la section centrale a mise à juger les résultats de la réforme, en ce qui concerne le tarif des voyageurs : ils démontrent, en effet, que la recette brute de 1867 a dépassé celle de 1865 elle-même; on pourra objecter, il est vrai, que le réseau a reçu, de 1865 à 1867, une extension considérable, évaluée à 17.13 p. c. A cette objection, l'administration a répondu que l'ouverture des lignes nouvelles, celle de Tournai à Blandain, de Hal à Ath, de Bruxelles à Gand et de Louvain à Bruxelles, n'a pu avoir qu'une faible influence sur la recette. D'après elle, ces lignes forment de simples raccourcissements, et leur fréquentation propre, locale, est sans grande importance; leur ouverture aurait donc provoqué bien plus un simple déplacement qu'un véritable accroissement. Ce qui prouve combien cela est vrai, ajoute-t-elle, c'est

Digitized by Google

que la compagnie de Hal à Ath et de Tournai à Blandain a reçu seulement 157,398 fr. 97 c. pour sa part dans la recette des voyageurs en 1866.

Les dépenses de l'exploitation ont absorbé 57.29 p. c. de la recette brute en 1866 et seulement 51.09 en 1865. Cette augmentation de dépense est indépendante de la réforme du tarif des voyageurs, et ne devait pas se reproduire en 1867, attendu qu'elle provenait de faits actuellement accomplis et dont rien n'autorise à prévoir le renouvellement.

Ces considérations sont confirmées par les résultats, déjà connus, des opérations de l'exercice 1867, pour les neuf premiers mois de l'année.

N. B. Les renseignements statistiques et la situation financière des lignes exploitées par l'État se trouvent groupés à la fin de l'*Annuaire* dans des tableaux comparatifs des différentes exploitations des chemins de fer belges.

CAHIER DES CHARGES DE 1866.

ADJUDICATIONS POUR LE SERVICE DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Matériel de la traction. — Locomotive à marchandises à 58,500 fr. — Boîte à feu en cuivre rouge à fr. 297-10 les 100 kil. — Tôles porte-tubes en cuivre rouge battu à fr. 2-35 le kil. — Roues en fer battu pour locomotive mixte à 670 fr. la pièce. — Essieu droit pour locomotive à 525 fr. la pièce. — Essieux coudés à fr. 2-60 le kil. — Bandages cerclés sans soudure, en acier Bessemer, pour roues de locomotives et tenders à fr. 0-87 le kil. — Tuyaux en cuivre rouge pour locomotives à fr. 3-39 le kil. — Wagon à bagages à 7,500 fr. — Roues à plateau plein pour voitures à 152 fr. la pièce. — Essieux de voiture à 112 fr. — Ressort de suspension de fr. 0-60 à fr. 0-80 le kil. — Plaque tournante de 4^m,30 à 2,500 fr. — Plaque tournante de 13^m,50 à 9,938 fr.

Voie. — Rails en acier Bessemer, le tonneau, de fr. 368-90 à fr. 376-87 en février et seulement à raison de fr. 343-40 en décembre (chez John Cockerill à Seraing). — Éclisses à 191 fr. — Rails en fer, avec éclisses et boulons, le tonneau de fr. 168-80 à fr. 169-90. — Coussinets pour rails à deux bourrelets, le tonneau, de fr. 128-10 à fr. 129-70. — Chevilles, le tonneau, de fr. 227-80 à 229 fr. — Coins en bois de chêne, la pièce, de fr. 0-0785 à fr. 0-0828. — Billes en chêne, la pièce de fr. 5-47 à fr. 5-60. — Billes en sapin rouge, la pièce de fr. 3-22 à fr. 3-30. — Préparation à la créosote par bille en sapin, de fr. 0-78 à fr. 1-20.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'AIX-LA-CHAPELLE A MAESTRICHT-LANDEN.

Exploité depuis le 1er août 1867 par le Grand-Central Belge.

(*Voir page 202 du premier Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : { *Rue de la Loi, 72, à Bruxelles.* / *A Aix-la-Chapelle et à Maestricht.*

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Belliard, 88, à Bruxelles.*

MM. CONSEIL DE DIRECTION.

CLERMONT (W.-N.),	Consul de Belgique,	Président,	Maestricht.
SEYDLITZ (H.),	Propriétaire,	Membre,	Id.
FIELENS (J).,	Banquier,	Id.	Id.
VAN DER MAESEN DE SOMBREFF (P.),	Membre des États-Généraux,	Id.	Id.
BONHOMME (A.),	Négociant,	Id.	Id.
LAMBERTS (A.),	Propriétaire,	Président,	Aix-la-Chapelle.
HOUBEN (E.),	Avocat,	Membre,	Id.
VAN GÜLPEN (E.),	Fabricant de draps,	Id.	Id.
HASENCLEVER (F.-W.),	Docteur phil.,	Id.	Id.
STOMMEL (A.),	Juge,	Id.	Borcette.
SOMMER (M.),	Directeur spécial,		Aix-la-Chapelle et Maestricht.

Exploitation de 93 kilomètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Aix-la-Chapelle** à : Simpelveld, 12 kilom.; Wylré, 19; Fauquemont, 25; Meerssen, 31; **Maestricht**, 36; Lanaeken, 42; Eygen-Bilsen, 47; Munster-Bilsen, 51; Beverst, 55; Diepenbeek, 59; **Hasselt**, 65; Alken, 71; Cortenbosch, 77; **Saint-Trond**, 83; Velm, 88; **Landen**, 93 kilom.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 17 juin 1867 et juin 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Addition à l'art. 2 des statuts.

1867. A. R. 22 juillet, acte 29 juin, *Mon.* 26 juillet, ass. gén. 17 juin.

Cette addition est ainsi conçue :

« L'usage et l'exploitation de ces chemins de fer, avec tous les droits et obligations qui y sont attachés, pourront être cédés à des tiers. »

Traité conclu avec le Grand-Central belge pour l'exploitation des lignes de Hasselt à Aix-la-Chapelle et de Hasselt à Landen.

A. R. 30 juillet, acte 13 juillet, *Mon.* 4 août. (A dater du 1er août 1867.)

Ce traité a été passé le 19/29 avril 1867, entre le comité mixte général

Digitized by Google

du Grand-Central Belge et la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht (1). Il ne comprend pas la houillère domaniale de Kerkraede.

Emprunt autorisé de 900,000 thalers (3,375,000 fr.).

1867. A. R. 7 nov., *Mon.* 14 nov., ass. gén. 17 juin.

La Société d'Aix-la-Chapelle a émis 2,556 oblig. de priorité de 225 thalers chacune (fr. 843-75) et 3,249 oblig. de priorité de 100 thalers chacune (375 fr.) rapportant un intérêt annuel de 5 p. c. payable par semestre avec amortissement, à commencer en 1868.

Notice.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a cédé à bail l'exploitation de ses lignes d'Aix-la-Chapelle à Hasselt et de Hasselt à Landen, au Grand-Central Belge depuis le 1er août 1867 (1); cette fusion des deux exploitations a été faite dans un intérêt commun.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a profité, dès le début, des avantages du traité qui stipule qu'elle prélèvera, par préférence et annuellement, une somme de 650,000 francs sur les recettes brutes.

En cas d'insuffisance des recettes, la somme à parfaire par le Grand-Central sera récupérée, par cette administration, avec les intérêts calculés à raison de 6 p. c. l'an sur les produits revenant à la société d'Aix-la-Chapelle-Maestricht pendant les années suivantes, lorsque les produits bruts dépasseront 1,462,000 francs. Les intérêts seront comptés de la clôture des exercices sur lesquels ces insuffisances auront été recouvrées, les intérêts ayant été capitalisés par année.

Toutes ces conditions étant remplies, l'excédant des 1,462,000 fr. sera partagé dans les proportions de 45 p. c. à la Société d'Aix-la-Chapelle-Maestricht et 55 p. c. au Grand-Central Belge.

Les intérêts des obligations de priorité de la 1re émission de 6,750,000 fr., à 4 1/2 p. c., et ceux de la 2me émission de 3,750,000 fr., à 5 p. c. (2), s'élèvent à . . . . . fr.		491,250
L'amortissement de ces obligations prend une somme de . . . . . »		52,500
TOTAL. . . fr.		543,750
La somme garantie par le traité étant de. . . »		650,000
Il reste disponible. . . fr.		106,250
En ajoutant le produit éventuel des houillères et de l'embranchement de Kohlscheid, ci. . . . . fr.		112,500
On obtient une somme de. . . fr.		218,750
qui sert à payer, savoir :		
1° Les intérêts des obligations de priorité de la 3me émission de 3,375,000 fr., à 5 p. c., ci . . . . . fr.	168,750	
2° L'amortissement de la 3me émission . . . . . »	16,875	
3° Les frais d'administration. . . . . »	13,125	
		198,750
Il reste encore. . . fr.		20,000
à partager éventuellement entre les actionnaires.		

(1) *Voir* plus loin le sommaire d'arrêtés divers du Grand-Central Belge.
(2) *Voir* pages 203 et 610 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

(*Voir* page 213 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue aux Choux*, 3bis, *à Bruxelles*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Saint-Nicolas*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.		
OPPENHEIM (J.),	Banquier,	Président,	Bruxelles.
BOEYÉ (A) (1),	Propriétaire,	Administrateur,	Id.
DUBOIS D'AISSCHE (Cte), (1)	Représentant,	Id.	Edeghem.
EMDEN (S.),	Propriétaire,	Id.	Paris.
LAVALLÉE (H.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
BOECKAERT (E.),	Négociant,	Commissaire,	Lokeren.
KOENIGSWARTER (A.),	Banquier,	Id.	Paris.
OPPENHEIM (P.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
VERWILGHEN-GORIS (S.),	Représentant,	Id.	Saint-Nicolas.
VILAIN XIIII (Victe Alf.).	Sénateur,	Id.	Basele.
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Bruxelles.
OPPENHEIM (J.),		Id.	Id.
KOENIGSWARTER (L.-S.),		Id.	Paris.

MM.	DIRECTION ET EXPLOITATION.	
PRISSE (Baron E.),	Directeur-Gérant et Ingénieur en chef,	Saint-Nicolas.
BENNEBERT (2),	Service central, commercial et mouvement,	Id.
VAN DEN BORRE,	Service de la voie.	Id.
BIVE (N.),	Service de la traction et du matériel,	Id.

Exploitation de 49,670 mètres dont 410 mètres de voie fluviale, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Anvers** à : Tête de Flandre, 1/2 kilom.; Zwyndrecht, 4; **Beveren**, 9; Nieuwkerke, 15; **Saint-Nicolas**, 19; Mille-Pommes, 25; **Lokeren**, 32; Beirvelde, 40; Loochristy, 42; **Gand**, 50 kilom.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mars 1867 et 7 mars 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Pendant l'année 1866, aucun accident n'est survenu aux voyageurs et la traversée de l'Escaut devant Anvers n'a pas été interrompue.

Le mouvement et surtout la recette des voyageurs ont subi une grande

(1) Morts. Remplacement, dans la réunion du 7 mars 1868, par MM. Kœnigswarter et Vilain XIIII dont les successeurs, comme commissaires, sont MM. Boeyé (Ch.) et Janssens-Smits.

(2) Remplacé par M. Vormessin dit Woremser depuis le mois d'août 1867

Digitized by Google

diminution, cela tient principalement à la modification apportée dans le tarif des voyageurs au chemin de fer de l'État, qui a fait une concurrence marquée pour les voyageurs de Gand à Anvers et vice-versâ, en abaissant les prix du trajet de 80 kilom. par Malines, au-dessous de ceux de la ligne directe de 50 kilom. d'Anvers à Gand.

Les prix différentiels, en faveur des parcours à grandes distances, enlèvent à la ligne concédée le passage de tous les voyageurs parcourant toute la ligne ; ainsi, par exemple, pour les voyageurs d'Anvers à Ostende, le trajet d'Anvers à Gand n'est compté, dans le prix total, que pour 1 fr. 50 c. en 1re classe, 1 fr. en 2me classe et 75 c. en 3me classe.

En 1867, deux accidents sont arrivés : le premier a causé la mort d'un garde excentrique, et le second a coûté la vie à un machiniste et à son chauffeur. Ces trois agents ont été en partie victimes de leur négligence dans l'observation des règlements.

Le service des bateaux à vapeur devant Anvers a été supprimé pendant quelque temps, pour les passages du soir, par suite du charriage des glaces.

Le nombre total de 505,590 voyageurs en 1867 n'avait pas encore été atteint ; celui des 1re et 2me classes a diminué, mais celui de la 3me classe a augmenté de 23.5 p. c.

Le produit moyen par voyageur, qui avait déjà sensiblement diminué en 1866, a continué à descendre jusqu'à un taux qui ne s'était pas présenté depuis 1849. (1.261 en 1865 ; 1.155 en 1866 et 1.094 en 1867.)

La cause principale de la dépression des recettes provient du maintien, sur les lignes de l'État, du tarif réduit inauguré le 1er mai 1866.

A partir du 1er avril, on a distribué tous les jours des billets aller et retour avec 25 p. c. de réduction sur le tarif ordinaire, pour les destinations d'Anvers-Gand et Gand-Anvers ; ces billets ont été distribués les dimanches et jours de fête pour toutes les destinations.

Le produit total du transport des marchandises est resté stationnaire en 1867.

Depuis 1856, la Compagnie a pourvu, par des prélèvements annuels sur le dividende, à toutes les dépenses d'amélioration, d'augmentation du matériel roulant, d'agrandissement des stations et des constructions nouvelles.

Son fonds de roulement étant représenté par ses approvisionnements, la Compagnie a décidé, en avril 1866, de le renforcer momentanément par la négociation de 250 obligations de 1,000 francs chacune à trois ans de date et portant 5 p. c. d'intérêt annuel.

Cette négociation est avantageuse aux intérêts de la Compagnie, en lui permettant de continuer à faire tous ses achats et payements au comptant, sans avoir jamais à stipuler des délais avec ses fournisseurs.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM,

FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

(Voir page 226 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— BANQUIER.
STOCLET (A.),	Propriétaire,	Président,	Bruxelles.
MACKENZIE-SHAW,	Id.	Administrateur-délégué,	Saint-Germain.
BLANKENHEIM (D.),	Id.	Administrateur,	Rotterdam.
CATOIR (H.),	Id.	Id.	Bruxelles.
DE CATERS (B^on^),	Id.	id.	Anvers.
DECHAMPS,	Id.	Commissaire,	Seneffe.
MATTHIEU (J.),	Banquier,	Id.	Bruxelles.
SCHUSTER (H.),	Propriétaire,	Id.	Id.
T'HOOFT VAN DENTHUYZEN,	Id.	Id.	Id.
LEKIME (A.),	Id.	Commis. du gouvernem^t^,	Id.
MATHIEU (J.),	Id.	Banquier,	Id.

Exploitation de 121 1/2 kilom., dont 84 1/2 kilom. de voie ferrée pour voyageurs et marchandises et 37 kilom. de voie fluviale, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Anvers** à : Eeckeren, 8 kilom.; Cappellen, 12; Calmpthout, 21; Esschen (douane belge), 29; **Roosendaal** (douane hollandaise), 37; Oudenbosch, 45; Zevenbergen, 53; Moerdyck, 60; Dordrecht, 79; **Rotterdam**, 97 kilom. (Moerdyck à Rotterdam par voie fluviale). — **Roosendaal** à : Etten, 14 kilom.; **Breda**, 23 kilom. — **Anvers** (voyageurs) à **Anvers** (marchandises), 2 1/2 kilom. en commun avec l'État.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mai 1867 et 7 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*)

La Compagnie se charge à forfait de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-belge, dans le Grand-Central. (Voir plus loin l'Est-Belge.)

1866. Traité du 28 mars. (A dater du 1er mai.)

Modifications aux statuts de la Société.

A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 13 mai, ass. gén. 16 avril.

Ajouter au sommaire de l'A. R. du 23 juin 1860 (page 228 du pr. *Ann.*), après les mots : « Conformément à l'art. 4 cité plus haut » les mots : « et pour l'achat du matériel de transport ou de traction nécessaire aux lignes exploitées par la Société. »

Délibération au sujet d'un traité d'exploitation relatif aux chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Hasselt et de Hasselt à Landen.

1867. Ass. gén. extraord. du 13 juillet, *Mon.* 4 août.

Digitized by Google

Ce traité, passé le 19/29 avril 1867 est approuvé. (*Voir* Grand-Central Belge.)

L'ass. gén. approuve également un projet de convention à conclure avec la Comp. de l'Est-Belge, pour l'exploitation des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen.

Notice (1).

L'année 1866, exceptionnellement mauvaise pour la plupart des exploitations de chemins de fer, a exercé particulièrement sa fâcheuse influence sur la ligne d'Anvers à Rotterdam, à cause de la peste bovine qui a arrêté complétement le transport des bestiaux de la Hollande vers la Belgique et la France, formant un élément assez important du trafic.

Le traité du 28 mars 1866 par lequel la Société s'est chargée à forfait, à dater du 1er mai suivant, moyennant un prélèvement sur les recettes de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-Belge dans le Grand-Central Belge (1) a apporté une modification importante et favorable aux intérêts des deux Sociétés.

Pour assurer l'exécution de ce traité, l'ass. gén. des actionnaires du 16 avril 1866 avait autorisé le Conseil d'administration d'Anvers-Rotterdam à émettre des actions ou des obligations pour l'augmentation du matériel, et pour faire face aux dépenses résultant de ce traité.

Les circonstances calamiteuses de 1866 n'ayant point permis de faire cette émission dans des conditions satisfaisantes, le Conseil d'administration, autorisé par l'ass. gén. des actionnaires du 21 sept. 1867, a consacré les bénéfices réalisés en 1866 à l'achat du matériel et à l'exécution des engagements contractés, et le dividende dû aux actionnaires leur a été payé en obligations au prix de 270 fr.

Le 1er octobre 1867 a eu lieu l'ouverture de la ligne de Turnhout à Tilbourg, prolongement de celle de Lierre à Turnhout, exploitée pour compte de la Société d'Anvers à Rotterdam. Ce chemin de fer n'aura de véritable importance qu'en 1870, lorsque la ligne de Tilbourg à Utrecht sera terminée. La ligne de Givet à Tilbourg fera alors partie de la voie la plus courte de la France et de la Belgique vers Utrecht et Amsterdam, ce qui donnera beaucoup plus d'importance à son exploitation.

La part de la Comp. d'Anvers à Rotterdam dans les bénéfices du Grand-Central s'est élevée, en 1866, à 1,654,139 fr. et en 1867, à 2,022,584 fr., ce qui donne un excédant de 368,445 fr. Mais en 1867, les charges ont été plus élevées, à cause des travaux de premier établissement effectués et de l'achat du matériel nécessité par le développement du trafic.

Malgré ces charges, un dividende de 14 fr. est payé par action pour l'exercice 1867, soit fr. 5,60 p. c. de leur valeur nominale.

Depuis le 1er août 1867, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a réuni l'exploitation de ses lignes à celles du Grand-Central (1).

(1) *Voir* plus loin le Grand-Central et l'Est-Belge.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'ANVERS A TOURNAI VERS DOUAI.

(*Voir* page 138 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE SOCIAL ET DIRECTION : *Rue Royale*, 86, *à Bruxelles.*

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES (1).

PEETERS-BAERTSOEN (A.),	Propriétaire,	Président,	Bruxelles.
GILLON (J.),	Id.	Vice-Président,	Id.
OUDOT (J.),	Ingénieur,	Administrateur,	Id.
DE BROUKÈRE (H.),	Représentant,	Id.	Id.
SIR CUSACK P. RONEY, ESQ.,	Propriétaire,	Id.	Londres.
ASHBURY (J.),	Industriel,	Id.	Manchester.
URBAN (AD.),	Ingénieur,	Id.	Bruxelles.
ALLARD,	Représentant,	Commissaire,	Tournai.
DE WAHA (FR.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
PICARD (A.),	Avocat, Memb. du Cons. provinc. du Brabant,	Id.	Id.
MAQUINAY,	Président du Tribunal de commerce d'Anvers,	Id.	Anvers.
TABOURDIN (CH.),	Sollicitor,	Id.	Londres.

Entrepreneurs généraux : MICHE frères.

La longueur de la concession d'Anvers à Tournai avec les deux embranchements de Contich et de Denderleeuw est évaluée à environ 125 kilom., et la concession de Tournai à Douai est approximativement de 38 kilom., soit un total de 163 kilom. pour le chemin de fer d'Anvers à Douai.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 15 avril 1867 et 4 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Nous donnons ci-après le résumé d'un traité d'exploitation signé le 26 juillet 1867 entre la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Douai et celle du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, pour toute la durée de la concession.

La Compagnie d'Anvers à Douai livre son chemin muni de 27,000 fr. par kilom. de matériel roulant, de matériel de traction, mobilier, outils et ustensiles nécessaires à l'exploitation, dont la Société d'Anvers à Rotterdam déterminera la composition et choisira les types.

La ligne d'Anvers à Douai et ses embranchements devront pouvoir être livrés à l'exploitation en juillet 1871.

La Société d'Anvers à Rotterdam payera à la Compagnie d'Anvers à Douai une rente annuelle de 100,000 fr. pour la quote-part d'interven-

(1) Ass. gén. ordin. des actionnaires du 4 avril 1868.

Digitized by Google

tion de cette dernière Compagnie dans les frais d'établissement et dans l'usage des gares et des parties de voies communes avec l'État ou autres administrations, le surplus des obligations résultant de ce chef restant à la charge de la Compagnie d'Anvers à Douai.

Sur les recettes brutes, la Société d'Anvers à Douai prélèvera une somme de 1,130,000 fr. par an, et en cas d'insuffisance des recettes brutes pour faire face à ce prélèvement, la Société d'Anvers à Rotterdam devra en fournir le complément.

Ce prélèvement étant opéré, la Société d'Anvers à Rotterdam aura droit à tout l'excédant des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale de 2,895,400 fr., y compris le prélèvement précité.

Dans le cas où les produits bruts d'un exercice n'atteindraient pas 2,895,400 fr., 65 p. c. de la somme qui manquerait pour parfaire ce montant seraient récupérés par la Société d'Anvers à Rotterdam, avec les intérêts à 6 p. c. sur la part revenant à la Société d'Anvers-Douai dans les produits des exercices suivants, alors que ces produits bruts dépasseraient 3,695,400 fr.

Lorsque les recettes brutes dépasseront 2,895,400 fr., l'excédant, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale de 3,695,400 fr., sera attribué : 35 p. c. à la Société d'Anvers à Rotterdam, et 65 p. c. à la Société d'Anvers à Douai.

Lorsque les recettes brutes dépasseront 3,695,400 fr., 35 p. c. de l'excédant appartiendront à la Société d'Anvers à Rotterdam, les 65 p. c. restants seront attribués à la Société d'Anvers à Douai, après que la Société d'Anvers à Rotterdam sera rentrée, sur cette part, dans les avances qu'elle aurait faites en vertu des dispositions qui précèdent.

Lorsque la recette brute atteindra la somme de 3,895,400 fr. par exercice, la Société d'Anvers à Rotterdam prélèvera annuellement sur la part revenant à la Société d'Anvers à Douai une somme de 12 1/2 p. c. sur l'excédant des recettes brutes, à charge par elle de fournir le matériel nécessaire à l'exploitation.

Si la concession de Douai à la frontière belge n'était pas octroyée ou cédée à la Compagnie d'Anvers-Douai, et que le traité ne devînt définitif que pour la section d'Anvers à Tournai et de ses deux embranchements de Contich et de Denderleeuw, les chiffres ci-dessus fixés pour prix de cession seraient proportionnellement réduits à 125 kilom. au lieu de 163 kilom. attribués à Anvers-Douai.

Ce traité pourra être considéré comme nul, si dans un délai de trois mois après ratification par l'Assemblée générale, la Société d'Anvers à Douai n'a pas réalisé un capital de 9,000,000 de fr., comprenant au maximum, 28,000 obligations.

A la date du 15 mai 1868, il n'avait pas encore été donné suite à ce traité, mais comme il n'a été dénoncé ni par l'une ni par l'autre des deux parties, il est censé avoir conservé toute sa valeur.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT

Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 240 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Neuve, 32, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
FORTAMPS (F.),	Sénat., Direct. de la Banque de Belgique,	Président,	Bruxelles.
SABATIER (G.),	Représ., Admin. de la Banque de Belgique,	Vice-Président,	Id.
PARENT-PÈCHER,	Banquier,	Administrateur,	Tournai.
LEFEBVRE (Bon L.),	Propriétaire,	Id.	Id.
TOURNAY-STEVENS,	Memb. de la Ch. de commerce,	Id.	Bruxelles.
GENDEBIEN (F.),	Insp. gén. honor. des chemins de fer de l'État,	Id.	Id.
BOULANGER (M.),	Avocat,	Commissaire.	Mons.
DE SENSEILLES (Bon G.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
WAROQUÉ (A.),	Représentant,	Id.	Mariemont.
SAINCTELETTE (CH.),	Avocat,	Id.	Mons.
BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Bruxelles.
PHILIPPART (S.).	Directeur général,		Bruxelles.
WILMART (L.),	Inspecteur de la Compagnie,		Id.

Relevé des longueurs des lignes des Chemins de fer des bassins houillers du Hainaut (1), formant les concessions de :

I. *Frameries à Chimay.* — II. *Chemins de fer secondaires dans le Hainaut.* — III. *Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi.* — IV. *Luttre à Châtelineau.*

I. — FRAMERIES A CHIMAY.

(1865. A. R. 29 avril. Loi 12 août.)

INDICATION DES LIGNES.	LONGUEUR partielle.	LONGUEUR totale.
1° De Frameries à la frontière française au delà de Chimay. { Frameries à Chimay . . . . . 73.942.32 ; Chimay à la frontière française. . . 11.114.00 }	k 85.056.32	
Partie de la ligne commune aux chemins de fer du Centre et du Nord. { sur le Centre . . . 7.783.20 ; id. Nord . . . 730.00 }	8.513.20	
	93.569.52	
2° Embranchement de Beaumont à Thuin du chemin de fer de Frameries à Chimay.	15.438.50	
Longueur totale.	109.008.02	k 109.008.02

(1) La Société des Bassins houillers du Hainaut a ouvert une section de 19,068 mètres faisant partie de la concession I, de Frameries à Chimay, le 10 janvier 1868 pour le service des marchandises et le 17 février pour celui des voyageurs, bagages et marchandises. Les stations de cette section sont : *Mons* à : Hyon-Ciply, 3,764 mètres ; Harmignies, 9,127 ; Estinne-Haulchin, 14,764 ; Bonne-Espérance, 19,068 mètres.

Digitized by Google

II. — CHEMINS DE FER SECONDAIRES DANS LE HAINAUT.
(1866, A. R. 14 juillet. Loi 31 mai.)

INDICATION DES LIGNES.	LONGUEUR partielle.	LONGUEUR totale.
1° Chemin de fer de Mons à la ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Ciply.	k 3.829.00	
2° Chemin de fer de Péronnes à ladite ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Vellereille-le-Sec	à établir.	
3° Chemin de fer de Piéton à Gosselies avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre	id.	
4° Chemin de fer de Thuin à la ligne de Piéton à Leval, dans la direction d'Anderlues, avec raccordement au chemin de fer du centre vers Bonne-Espérance.	23.320.93	
5° Chemin de fer de Marchienne-au-Pont à l'embranchement de Beaumont à Thuin, du chemin de fer de Frameries à Chimay, dans la direction de Thuillier.	14.218.38	
6° Chemin de fer de raccordement de cet embranchement à la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dans la direction de Berzée	7.209.76	
Longueur totale.	48.578.07	k 48.578.07

III. — CHEMIN DE FER DE CEINTURE AUTOUR DE CHARLEROI.
(1866, A. R. 21 juillet. Loi 31 mai.)

1° *a*. Ligne principale.	25.251.54	
b. Raccordement à ladite ligne principale	9.728.01	
c. Tamines à Couillet	9.887.00	
	44.866.55	44.866.55
2° Ligne de Gilly à Marchienne, par Couillet et Marcinelle.	11.316.08	
Raccordements à ladite ligne	647.89	
	11.963.97	
A déduire :		
Partie commune au chemin de fer de ceinture. . .	1.071.75	
	10.892.22	10.892.22
3° Embranchement partant du chemin de fer de ceinture à Ransart et aboutissant à Lambusart	2.486.55	
Raccordement de ladite ligne vers Fleurus et Gilly .	1.514.48	
Raccordement aux puits Sainte-Barbe, Sainte-Adelaïde, Saint-Victor et de Fontenelle	1.909.62	
	5.910.65	5.910.65

Digitized by Google

INDICATION DES LIGNES.	LONGUEUR partielle.	LONGUEUR totale.
Report. . . .	. . . .	k 61.669.42
4° Embranchement du chemin de fer de ceinture à la gare de Gilly, du Grand-Central.	k 2.380.20	2.380.20
5° Embranchement partant de la ligne de Marchienne à Baume et aboutissant aux verreries, forges, laminoirs et autres établissements industriels de Marchiennes (près de la Providence)	7.332.74	7.332.74
Longueur totale.	. . . .	71.382.36
IV. — CHEMIN DE FER DE LUTTRE A CHATELINEAU. (1866. A. R. 21 décembre. Loi 31 mai.)		
Longueur de la ligne.	16.811.30	
A déduire : Pour la partie commune au chemin de fer de ceinture.	5.295.02	
Reste longueur totale à construire. .	11.516.28	11.516.28
RÉCAPITULATION.		
I. Frameries à Chimay.	109.008.02	240.484.73
II. Chemins de fer secondaires dans le Hainaut (1). .	48.578.07	
III. Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi . .	71.382.36	
IV. Chemin de fer de Luttre à Châtelineau	11.516.28	

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 25 février 1867 et 29 février 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, sommaire des statuts de la Société.

1866. A. R. 11 fév., acte 1er fév., *Mon.* 16 fév.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Art. 4. La Société a pour objet d'établir, d'exploiter ou de faire exploiter tous chemins de fer, dont elle est ou pourrait devenir concessionnaire ou propriétaire, soit en Belgique, soit dans les pays limithrophes, pourvu que les sections étrangères soient le prolongement des lignes belges appartenant à la Société, exploitées par elle ou par la Société à qui elle aurait remis son exploitation.

(1) Non compris deux lignes, nos 2 et 3 de la concession.

Digitized by Google

Elle pourra également reprendre et céder l'exploitation de toute ligne ou embranchement dont l'adjonction ou la cession serait reconnue avantageuse aux intérêts de la Société.

Elle pourra faire apport à toute autre Société et lui céder en tout ou en partie, soit en propriété, soit pour l'exploitation seulement, les lignes dont elle est ou deviendra propriétaire ou exploitante.

Elle pourra prendre intérêt, à quelque titre que ce soit, dans toute Société dont le but serait conforme à celui de la présente et pourra se fusionner soit partiellement, soit totalement, avec d'autres Compagnies de même nature.

Capit. soc. 30,000,000 fr. en 60,000 act. de 500 fr. pouvant être porté à 50,000,000 fr. mais pas au delà, sans l'autorisation du gouvernement.

La Société pourra émettre des obligations au porteur de 200 fr. au moins, remboursables par annuités et pendant la durée de la concession.

Il ne pourra, dans aucun cas, être émis un chiffre d'obligations supérieur à 100,000 fr. par kilom. de chemin à simple voie et 125,000 fr. par kilom. à double voie.

Dans le premier cas, la somme affectée à l'intérêt et à l'amortissement annuel de ces obligations ne pourra pas dépasser 6,500 fr. par an et par kilom. et dans le second cas 8,000 fr.

(*Voir* pour les apports, page 241 du prem. *Ann.*)

L'exploitation pourra être remise à forfait à une Société offrant les garanties convenables, avec tous frais d'entretien à sa charge, à la condition de donner à l'exploitation un tantième p. c. de la recette brute kilométrique, savoir :

43 p. c. de 14,001 à 18,000 fr.	47 p. c. de 26,001 à 27,000 fr.
44 p. c. de 18,001 à 22,000 »	48 p. c. de 27,001 à 28,000 »
45 p. c. de 22,001 à 24,000 »	49 p. c. de 28,001 à 29,000 »
46 p. c. de 24,001 à 26,000 »	50 p. c. de 29,001 fr. et au delà (1).

Les admin. doivent posséder 50 act. et le directeur général 100 act. de la Société. L'ass. gén. se réunit dans le courant du mois de mai de chaque année ; tout membre doit avoir 10 act. pour une voix, sans pouvoir représenter plus de 10 voix comme actionnaire et plus de 10 voix comme mandataire.

Prise à bail de tout le réseau et du matériel des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu (2).

1866. Acte passé le 26 juin. (A compter du 1er janv. 1866.)

(1) Il est à remarquer que le tantième attribué à la Compagnie exploitante, augmentant ainsi avec la progression des recettes jusqu'à 50 p. c., elle aura grand intérêt à exploiter dans les meilleures conditions possibles, ce qui n'aurait pas toujours lieu, si le tantième attribué à l'exploitation diminuait à mesure que les recettes augmenteraient, comme dans presque tous les contrats passés jusqu'à ce jour.

(2) *Voir* plus loin, pour les conditions, l'A. R. du 7 sept. 1866, du Haut et Bas-Flénu.

Digitized by Google

Chemins de fer secondaires dans le Hainaut.

1866. A. R. 14 juillet, conv. 21 avril, *Mon.* 28 juillet. Loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des ch. de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7.) Terme d'exécution, le 14 juillet 1869.

Concessions d'un chemin de fer de :

1° Mons à la ligne de Frameries à Chimay dans la direction de Ciply ;

2° Péronnes à la ligne de Frameries à Chimay dans la direction de Vellereille-le-Sec ;

3° Piéton à Gosselies avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre ;

Le siége d'extraction que la Société charbonnière de Bascoup se propose d'établir à proximité des étangs de Trazegnies sera raccordé à cette ligne ; ce raccordement fera partie de la concession.

4° Thuin à la ligne de Piéton à Leval dans la direction d'Anderlues, avec raccordement au chemin de fer du Centre vers Binche ou vers Bonne-Espérance ;

5° Marchienne-au-Pont vers Thuillies à l'embranchement de Beaumont à Thuin du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

6° Raccordement de cet embranchement à la ligne d'Entre-Sambre-et-Meuse dans la direction de Berzée.

La concession de cette ligne n'est accordée que sous la réserve des droits éventuels de la Société du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse à l'obtention de cette concession.

Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire des lignes décrites ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862 (*voir* page 9 du prem. *Ann.*), tous embranchements de trois kilom. au plus ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels auxdites lignes et aux canaux voisins, le long desquels ledit concessionnaire aura le droit d'établir des rivages.

Chemin de fer de ceinture autour de Charleroi.

A. R. 21 juillet, conv. 21 avril et 13 juillet, *Mon.* 29 juillet. Loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des ch. de fer des Bassins houillers du Hainant.

Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866, sauf quelques modifications. — Terme d'exécution le 21 juillet 1869.

Digitized by Google

Lignes concédées :

1° Un chemin de fer de ceinture autour de Charleroi, ayant cette ville pour point de départ, passant par Marchienne-au-Pont, Jumet, Gosselies, Ransart et Gilly ;

Il sera facultatif au concessionnaire de relier Gilly à Charleroi par une double section, et de construire une ligne reliant les charbonnages du Hainaut situés sur la rive droite de la Sambre en aval de Couillet.

2° Une ligne servant au seul transport des marchandises partant de Gilly, passant par Couillet et Marcinelle, aboutissant à Marchienne à la gare de formation du Centre ;

3° Un embranchement partant du chemin de fer de ceinture et aboutissant à Lambusart ;

4° Un embranchement destiné à raccorder le chemin de fer de ceinture à la gare de Gilly du chemin de fer de Charleroi à Louvain ;

5° Un embranchement partant de la ligne de Marchienne à Baume et aboutissant aux verreries, forges, laminoirs et autres établissements industriels de Marchienne (près la Providence).

Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire des lignes décrites ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements de 5 kilomètres au plus ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels auxdites lignes, ou aux abords de la Sambre et du canal, le long desquels la Société concessionnaire aura le droit d'établir des rivages pour l'embarquement des charbons.

La ligne n° 2 et les trois embranchements seront à simple voie. — Pente maxima : 20 millimètres par mètre.

Le rayon des courbes du chemin de fer de ceinture pourra être réduit à 250 mètres en pleine voie et à 200 mètres aux abords des stations, et celui des embranchements à 200 mètres en pleine voie et à 150 mètres aux abords des stations.

Le transport des voyageurs est obligatoire sur le chemin de fer de ceinture, et éventuel sur l'embranchement vers Lambusart.

Les tarifs pour les transports des charbons, coke et minerais sont fixés, tous frais compris, à 40 centimes par tonne pour une distance de 1 à 3 kilomètres, en augmentant ce tarif de 5 centimes par kilomètre en plus jusqu'à 15 kilomètres, distance à laquelle le prix atteint alors $40 + (12 \times 5) = 60 + 40 = 1$ franc.

Réseau de chemins de fer dans le Brabant (1).

1866. A. R. 2 août, conv. 19 mars, *Mon.* 12 août. Loi 31 mai.

Conces. : Vander Elst.

(1) La construction de ce réseau est assurée à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et l'exploitation à la Compagnie du Centre, qui elle-même fait partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer. (*Voir* page 112 le traité du 30 mars 1867.)

Digitized by Google

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7.)

Tracé des lignes formant le réseau dit du Brabant :

1° Un chemin de fer de ceinture partant de Molenbeek-Saint-Jean, passant dans les environs de Dilbeek, Grand-Bigard, Zellick, Wemmel et Meysse, se raccordant avec la station du chemin de fer de l'État, à Vilvorde, se dirigeant de là par la vallée de la Woluwe vers Boitsfort et allant rejoindre ensuite son point de départ, en passant par Droogenbosch et Ruysbroeck ;

2° Une ligne partant de la précédente et aboutissant à Termonde ;

3° Une ligne partant de la première, passant par Londerzeele et aboutissant au chemin de fer d'Anvers à Tournai (vers Douai) et à celui de Malines à Terneuzen ;

4° Une ligne partant de la première, passant dans les environs de Lennick et Goyck pour aboutir, d'une part, à Enghien, et d'autre part à Ninove.

5° Une ligne partant de la première et remontant la vallée de la Senne pour se raccorder au chemin de fer de Manage, en un point à fixer ultérieurement.

L'établissement de cette dernière ligne n'est que facultatif.

Art. 2. Terme d'exécution du chemin de fer de ceinture, ligne n° 1°, le 2 août 1869 ; les quatre autres lignes, le 2 août 1870.

Pour les relations entre les stations d'Enghien et de Molenbeek, ainsi qu'entre Manage et Bruxelles, et dans le cas où les lignes nouvelles entre ces points respectifs seraient plus courtes que celles de l'État, le tarif des marchandises devra être établi par le concessionnaire à un taux atteignant au moins celui de l'État, de l'un de ces points vers l'autre.

Pente maxima, 20 millimètres par mètre. — Courbes minima en pleine voie, 350 mètres, et 250 mètres aux abords des stations.

Établissement à une voie. — Construction pour deux voies.

Art. 9. Si le concessionnaire cédait sa concession à une Société anonyme, le capital à former pour la construction des différentes lignes concédées et pour la fourniture du matériel fixe et roulant, nécessaire à l'exploitation de ces lignes, ne pourra dépasser 150,000 fr. par kilomètre à simple voie et 175,000 fr. par kilomètre à double voie.

Les obligations à émettre éventuellement pour la formation de ce capital ne pourront dépasser 75,000 fr. valeur réelle par kilomètre à simple voie et 87,500 fr. par kilomètre à double voie.

Dans le premier cas, la somme à affecter au payement des intérêts et à l'amortissement de ces obligations ne pourra dépasser 4,875 fr. par an et par kilomètre, et dans le second cas, fr. 5,687-50 par an et par kilomètre.

Les actions ne pourront être émises qu'au pair.

Digitized by Google

Chemin de fer de Luttre à Châtelineau.

1866. A. R. 21 déc., conv. 12 déc., *Mon.* 29 déc., loi 31 mai.

Conces. : la Soc. an. des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Tracé. — Châtelineau, Gilly, Jumet, Gosselies et Luttre.

Art. 1er. Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 fév. 1866. (*Voir* page 7) sauf quelques modifications. — Terme d'exécution, 21 déc. 1869.

Art. 2. Le gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire de la ligne décrite ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements de 5 kilom. au plus, ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels à ladite ligne, ou aux abords de la Sambre et du canal, le long desquels la Société concessionnaire aura le droit d'établir des rivages pour l'embarquement des charbons.

Pente maxima, 16 millim. par mètre. — Courbes minima, 250 mètres en pleine voie, et 200 mètres aux abords des stations ; aux embranchements, 200 mètres et 150 mètres.

Art. 6. La Société interviendra pour une somme de 300,000 fr. dans la dépense de construction de la nouvelle station qui sera établie à Luttre, à l'usage commun des chemins de fer de Luttre à Châtelineau, de Luttre à Bruxelles et de la ligne actuelle de Bruxelles à Charleroi.

Art. 7. Les tarifs pour les transports des charbons, coke et minerais sont fixés, tous frais compris, à 40 centimes par tonne pour une distance de 1 à 3 kilomètres, en augmentant ce tarif de 5 centimes par kilomètre en plus jusqu'à 15 kilomètres, distance à laquelle le prix atteint alors $40 + (12 \times 5) = 60 + 40 = 1$ franc.

Modifications aux statuts.

1867. A. R. 27 janv., acte 17 janv., *Mon.* 1er fév., ass. gén. 17 janv.

Le premier alinéa de l'art. 4 est remplacé par la disposition suivante :

« La Société a pour objet d'établir, d'exploiter ou de faire exploiter tout chemin de fer dont elle est ou pourrait devenir concessionnaire ou propriétaire, soit en Belgique, *soit à l'étranger.* »

Le dernier paragraphe de l'art. 9 est ainsi modifié :

En aucun cas, les actions ne pourront être émises au-dessous du pair.

Aucune commission ne pourra être allouée pour le placement des actions, à moins qu'elle ne soit prise sur les bénéfices nets réalisés, etc.

Prise à bail de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements par la Comp. des Bassins houillers du Hainaut (1).

Ass. gén. du 25 fév. (A dater du 1er janv. 1867.)

(1) *Voir* plus loin, à la Société des chemins de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain, les conditions de la cession de l'exploitation.

Digitized by Google

Prise à bail de toutes les lignes et de tout l'avoir social de la Compagnie des chemins de fer du Centre, rien excepté ni réservé.

1867. Traité 30 mars. Ass. gén. du 25 fév. (A dater du 1er avril.)

Art. 2. Ce bail comprend en outre les lignes faisant l'objet des traités d'exploitation conclus par la Compagnie du Centre :

A. Avec la Société de Baume à Marchiennes, le 1er mai 1865.

B. Avec le concessionnaire de Frameries-Chimay, le 25 juillet 1865.

C. Avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai, le 30 mai 1866.

D. Avec la Compagnie même des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, en avril 1866.

Il comprend également les embranchements industriels et raccordements rachetés :

1° A la Société des charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet, par convention en date du 4 mai 1864 ;

2° A la Société des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont, par convention en date du 15 décembre 1864, ainsi que le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies avec la ligne du Centre, construit avec le concours financier de cette Société, suivant convention avenue le 5 septembre 1863. Ces traités et conventions sont repris avec leurs bénéfices et leurs charges par la Société contractante de seconde part, qui est substituée, dans toutes les obligations qu'ils entraînent, à la Compagnie du Centre, et qui continuera de les exécuter à la pleine et entière décharge de celle-ci, de manière qu'elle n'en soit jamais inquiétée. Il en sera de même :

1° Du contrat fait par la Compagnie du Centre avec la Société Tricotel et Cie, pour la plantation des haies fruitières, le 27 septembre 1865 ;

2° De la convention passée avec le charbonnage du Bois de la Haie, à Anderlues, pour le raccordement dudit charbonnage ; et de toutes autres conventions conclues avec des industriels ou des sociétés pour l'établissement et l'exploitation de voies d'évitement, quais de chargement, embranchements particuliers, locations diverses, etc., etc.

Souscription publique de 4,000 actions de 500 francs, émises au pair, ouverte le 3 et 4 avril, à la banque de Belgique et à celle de Tournai.

Notice.

La Société des Bassins houillers du Hainaut a eu pour but la construction de chemins de fer, après avoir fait un traité d'entreprise qui constitue un forfait absolu.

Digitized by Google

L'exploitation des lignes construites est ensuite remise à une Société qui paye une rente déterminée.

Les lignes établies sont destinées plus spécialement au transport des marchandises et partent des points de grande production pour aboutir aux centres de consommation.

Les concessions obtenues successivement sont : en 1865, celle de Frameries à Chimay (1), et en 1866, celles dont il est question au sommaire des arrêtés de concessions qui précèdent.

Le prix moyen du kilomètre construit, d'après le traité à forfait, n'atteindra au maximum que 130,000 fr., y compris les frais généraux et d'intérêt pendant la construction, mais sans tenir compte du matériel.

La Société, avant de se constituer, avait fait un traité avec la Compagnie du Centre, qui s'était chargée d'exploiter le réseau de Frameries à Chimay, à raison d'un tantième p. c. sur la recette brute (2).

Ce tantième, attribué à la Compagnie exploitante, augmente avec la progression des recettes de 43 à 50 p. c., afin de l'intéresser à exploiter dans les meilleures conditions possibles. Les contrats de même nature diminuent au contraire, le plus souvent, le tantième alloué d'après la progression des recettes.

Après avoir traité également avec le Centre pour l'exploitation du réseau de chemins de fer dans le Brabant, la Société des Bassins houillers, ayant encore étendu ses opérations par le rachat et la concession de nouvelles lignes, chercha à constituer une grande Société d'exploitation de chemins de fer.

A la suite de négociations avec la Société anonyme d'exploitation et diverses autres Compagnies, la Société générale d'exploitation de chemins de fer a été créée par acte du 13 février 1867 pour débuter le 1er avril suivant (3).

La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut a fait cession de toutes ses lignes contre une rente fixe, qui, très-modérée la première année d'exploitation, augmente progressivement pendant neuf ans pour atteindre son maximum la dixième année. Les conditions auxquelles a été faite la cession des lignes laissent encore une rente moyenne de 8 1/2 p. c. du capital qui aura été employé à leur construction.

La Compagnie s'est ménagé une influence considérable dans la gestion comme dans la fondation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer, où elle participe pour 12,500,000 fr.

Elle a renoncé, en 1866, au droit de préférence qui lui avait été réservé, pendant un an, pour la demande en concession d'une ligne de Bruges à Tournai (4).

(1) *Voir* page 244 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* page 107 du sommaire des arrêtés.
(3) *Voir* plus loin la Société générale d'exploitation de chemins de fer.
(4) *Voir* A. R. 29 avril 1865, page 244 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

Outre les concessions dont il est fait mention plus haut, la Société des Bassins houillers a pris à bail, à dater du 1er janvier 1866, les chemins de fer du Haut et Bas-Flénu, et à dater du 1er janvier 1867, l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements, en prenant en outre l'engagement de prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à Quiévrain (1) et de faire, sur les branches principales du réseau, un service de voyageurs et un service de marchandises de grande et de petite vitesse.

Depuis le 15 août 1866, le chemin de fer de Flénu est mis en relation directe, pour le transport des marchandises de toute nature, avec les stations des chemins de fer de l'État, de Hainaut-et-Flandres, de Gand à Selzaete, de Gand à Bruges par Eecloo, du Centre, du Nord-Belge et de Liége à Maestricht.

L'embranchement de Quaregnon (Frameries) à Saint-Ghislain a été ouvert, au service des voyageurs et des marchandises, le 10 décembre 1867.

Dans le courant de l'exercice 1867, la Société a achevé l'établissement de la seconde voie de Quaregnon vers Frameries et vers Mons, et complété ainsi la jonction entre les lignes de Hainaut et Flandres, le Couchant de Mons, le Centre et le Bassin de Charleroi.

La première section, de Frameries jusqu'à Bonne-Espérance et Peisant, avec embranchement de Ciply à Mons, d'un développement de plus de 30 kilomètres, a été exploitée pour le service des marchandises dans les premiers jours de janvier; le service des voyageurs a été inauguré le 17 février 1868. La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut se trouvait, au 1er avril 1867, en possession de l'exploitation des trois réseaux : du Flénu, de Saint-Ghislain et du Centre. En affermant ces lignes à la Société générale d'exploitation, de même que celles dont les concessions lui sont acquises, la Société borne actuellement ses fonctions à la construction des chemins de fer; elle ne pourra ainsi réaliser d'autre bénéfice direct que celui qui pourra résulter de l'élévation du rapport du fermage au coût de construction.

(1) La Compagnie a insisté près du gouvernement pour obtenir la concession d'un embranchement de Dour à Quiévrain.

Digitized by Google

BILAN DE L'EXERCICE 1866 (1).

ACTIF.

Actions à émettre : 39,000 actions de 500 fr. l'une	fr.	19,500,000
Versements à effectuer sur les actions souscrites	»	5,336,500
Cautionnements divers déposés	»	1,533,928
Portefeuille	»	6,613,529
Caisse	»	55,895
Mobilier	»	3,275
Frais d'études	»	3,007
Dépenses de construction	»	1,899,670
Débiteurs divers	»	1,060,749
TOTAL	fr.	36,006,562

PASSIF.

Capital social :				
21,000 actions émises à 500 fr. l'une	fr.	10,500,000		
39,000 actions à émettre à 500 fr. l'une	»	19,500,000		30,000,000
Fonds de réserve :				
Première réserve	fr.	126,688		
Seconde réserve	»	336,550		463,239
Fonds de prévision			fr.	133,705
Traites à payer			»	350,000
Retenues sur travaux			»	78,954
Créanciers pour cautionnements déposés			»	1,158,000
Id. par comptes courants			»	3,644,604
Dividendes aux actionnaires :				
Premier dividende de 5 p. c.				
a Sur les actions entièrement libérées	fr.	32,500		
b Sur les actions non libérées	»	70,312	fr. 112,812	
Seconde dividende de 5 p. c.			» 75,188	178,000
TOTAL				fr. 36,006,562

N. B. — Le fonds de prévision représente la plus-value des valeurs du portefeuille non réalisées, d'après le cours de la Bourse du 31 décembre.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES (exercice 1866).

ACTIF.

Frais généraux. Dépenses de l'exercice 1866			fr.	17,873
Intérêts et commissions diverses			»	233,952
Part de l'Administration :				
Le Directeur-général	fr.	31,672		
Les Administrateurs	»	50,675		
Les Commissaires	»	12,669		95,016
Fonds de réserve :				
Première réserve	fr.	126,688		
Seconde réserve	»	336,551		463,239
Dividende aux actionnaires :				
Premier dividende de 5 p. c.				
a Sur les actions entièrement libérées	fr.	32,500		
b Sur les actions non libérées	»	70,312	fr. 102,812	
Second dividende de 5 p. c.			» 75,188	178,000
TOTAL				fr. 1,048,080

PASSIF.

Commissions diverses, dividendes et intérêts encaissés	fr.	278,850
Intérêts et frais généraux des constructions	»	72,445
Bénéfices par réalisation	»	55,353
Id. des exploitations	»	641,432
TOTAL	fr.	1,048,080

(1) Le Bilan et le compte de Profits et Pertes de l'exercice 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE BRAINE-LE-COMTE A COURTRAI

Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 243 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue d'Arlon*, 20, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	DIRECTEUR.
D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (C.),	Ministre d'État,	Président,	Pont-d'Oye.
ANSIAU,	Représentant,	Administrateur,	Soignies.
DETILLIEUX (E.),	Banquier,	Id.	Charleroi.
DE HAERNE (D.),	Représentant,	Id.	Bruxelles.
BOULANGER,	Avocat,	Id.	Mons.
MEEUS (J.),	Propriétaire,	Commissaire,	Bruxelles.
ROYER DE BEHR,	Représentant,	Id.	Namur.
LEROY (H.),	Propriétaire,	Comm. du gouv.,	Soignies.
DE LA HAULT (F.),	Id.	Directeur-gérant,	Bruxelles.

La longueur approximative de la concession est de 77 kilom., dont 12 kilom. appartiennent au chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, mais sur lesquels la Compagnie a droit de parcours moyennant redevance.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 juin 1867, 20 avril et 11 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Prorogation au 1er sept. 1868 du délai fixé pour l'achèvement des travaux.

1866. A. R. 6 juin, *Mon.* 9 juin.

Modifications des statuts par rapport au capital social.

A. R. 16 juillet, acte 28 juin, *Mon.* 28 juillet.

Capit. soc. 21,000 act. ordinaires de 500 fr. et 4,000 act. privilégiées, remboursables au taux de 1,000 fr., sur les produits nets de l'entreprise, par un tirage au sort annuel.

Les 42,000 oblig. qui pouvaient être émises (*Voir* page 244 du premier *Annuaire*) sont remplacées par 34,000 oblig. qui seront remboursées au pair.

Après la réception définitive de la ligne, sur les bénéfices nets de la Société, déduction faite des frais généraux, de la somme nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement des obligations, ainsi que de toute autre charge sociale, il sera d'abord prélevé la somme nécessaire pour payer un dividende de 30 fr. par action privilégiée et pour rembourser celles à amortir.

Sur l'excédant des bénéfices, il sera prélevé une somme nécessaire au

Digitized by Google

payement d'un premier dividende de 5 p. c. aux actions ordinaires sur le montant versé ou libéré de ces titres.

Notice.

La ligne de Braine-le-Comte à Courtrai est le prolongement de celle d'Erquelinnes à Écaussines, en y comprenant la partie du chemin de fer de l'Etat, d'Écaussines à Braine-le-Comte (5,870 mètres), sur laquelle le droit de parcours est acquis à la Société.

Le 30 mai 1866, un traité d'exploitation a été passé avec la Compagnie du Centre, qui est favorable au double point de vue du trafic et du bon emploi du matériel de cette dernière Société, tout en assurant à la nouvelle ligne de grands transports de matières pondéreuses.

Les localités à desservir, Enghien, Lessines, Renaix et Courtrai, sont des centres de mouvement d'autant plus importants que ces stations sont situées à l'intersection des chemins de fer de Hal à Ath, de Dendre et Waes, de Saint-Ghislain à Gand et de la Flandre Occidentale.

Ces quelques données prouvent que le chemin de fer de Braine à Courtrai possède des éléments du trafic très-sérieux qui peuvent être mis en parallèle avec ceux de la ligne de Jurbise à Tournai.

Malgré l'avenir auquel semble appelée cette concession, le Centre avait posé, comme première condition du traité, la diminution du nombre des obligations, qui a été fixé au chiffre de 34,000 au lieu de 42,000.

L'intérêt et l'amortissement de ces 34,000 titres, augmentés de la redevance à payer à l'État, pour le parcours sur la section de Braine à Enghien, ne portent la recette nette garantie qu'à 7,175 fr. environ par kilomètre.

La seconde condition imposée a été la création, en remplacement des 8,000 obligations, de 4,000 actions privilégiées de 500 fr., dont 3,000 seront remises, entièrement libérées, à la Compagnie du Centre, qui trouvera ainsi, sur les premiers bénéfices réalisés, après payement des obligations, les ressources nécessaires pour se procurer un matériel suffisant.

Outre la remise de ces 3,000 actions privilégiées, le Centre a exigé les 8,000 actions ordinaires entièrement libérées restant disponibles sur les 21,000 actions du capital social.

Enfin, cette Compagnie s'est encore réservé exclusivement les produits afférents à la section de Braine à Enghien.

Les travaux du chemin de fer, entrepris à forfait dans l'origine par MM. Isouard et Cie, étaient à peine commencés, lorsqu'ils furent repris par le Centre aux conditions stipulées plus haut.

Par un nouveau traité, conclu le 30 mars 1867, le même contrat d'entreprise à forfait a été cédé à la Société des Bassins houillers du Hainaut, qui a assuré l'exécution immédiate de la section de Renaix à Courtrai, laquelle doit être terminée à la fin de 1868.

La Société générale, en se chargeant de l'exploitation de cette section, s'est engagée à assurer le payement de l'intérêt et de l'amortissement des 16,000 obligations qui sont affectées à cette partie du réseau.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE BRAINE-LE-COMTE A GAND

ET DE SES EXTENSIONS.

Exploitation par l'État (*voir* page 246 du premier *Annuaire*).

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Place des Nations*, 16, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— BANQUIER.
FORGEUR,	Sénateur,	Président,	Liége,
BOUCQUÉAU (ER.),	Propriétaire,	Admin.-délégué,	Bruxelles.
BELLEFROID (V.),	Direct. de la Banque Liég.,	Administrateur,	Liége.
FAIGNART,	Propriétaire,	Id.	Saint-Vaast.
PAPIN-DUPONT,	Id.	Id.	Bruxelles.
PERROT (ÉD.),	Id.	Id.	Paris.
PICARD (AL.),	Avocat, Vice-Prés. du Cons. prov. du Brabant,	Id.	Bruxelles.
BOUCQUÉAU (F.),	Propriétaire,	Commissaire,	Ixelles-Bruxelles.
DE COCK (AUG.),	Sénateur,	Id.	Gand.
TERWANGNE,	Adm. de la Banq. Liégeoise,	Id.	Bruxelles.
T'KINT DE NAEYER,	Sénateur,	Id.	Id.
ROSENDAHL,	Chef de bureau au minist. des travaux publics,	Comm. du gouv.,	Id.

La ligne a été livrée à l'exploitation, le 6 janvier 1867, pour le transport des marchandises, par charges complètes; le 14 janvier pour les autres marchandises de tout poids, et le 29 janvier pour le service des voyageurs et des marchandises.

La distance de Braine-le-Comte à Gand est de 65,823 mètres dont 58,170 mètres construits par la Compagnie et 7,653 mètres en commun avec l'État, savoir : 600 mètres de la station de Braine jusqu'au raccordement et 7,053 mètres de Melle à Gand (distances données par la Compagnie).

STATIONS.— **Braine-le-Comte** à : Rebecq-Rognon, 6,150 mètres; Enghien, 12,917; Gammerages, 20,840; **Grammont**, 29,087; Lierde-Sainte-Marie, 35,609; Sotteghem, 42,998; Baeleghem, 45,775; Scheldewindeke, 50,361; Moortzeele, 52,250; Landscauter, 55,339; Melle, 58,171; **Gand** (station), 65,224; **Gand** (entrepôt ou bassin), 67,821 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 27 avril 1867 et 25 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Digitized by Google

Notice.

Cette ligne est exploitée par l'État depuis le mois de janvier 1867 (1).

Elle est à double voie sur tout son parcours, avec des rampes de six millimètres entre Braine et Grammont, et de dix millimètres entre Grammont et Gand.

Son tracé, au lieu de suivre une vallée, coupe trois crêtes de partage entre la Senne et la Marcq, la Marcq et la Dendre, la Dendre et l'Escaut, ce qui en a rendu la construction assez difficile et par suite assez coûteuse.

Les plans primitivement approuvés ne comportaient, entre Sotteghem et Melle, qu'une seule station, celle de Scheldewindeke. Pour satisfaire au désir de M. le Ministre des Travaux publics, et afin de mieux desservir ces contrées si populeuses, M. Er. Boucquéau, entrepreneur général des travaux, consentit à y établir trois stations en plus, sous les noms de Baeleghem, Moortzeele et Landscauter.

Le Bilan de la Société, au 31 décembre 1866 (2), constate le versement de 80 p. c. sur les actions et la remise de 16,200 obligations à l'entrepreneur général.

Depuis cette époque, le dernier versement a été opéré sur les actions, qui sont ainsi complètement libérées, outre le solde des 20,833 obligations du capital de la Société (3), qui a été remis à M. Er. Boucquéau.

Le capital actions, réuni aux obligations, ne porte qu'à 184,000 fr. le kilomètre de chemin à double voie, ce qui exigera un intérêt facile à obtenir, eu égard à l'importance que doit avoir la ligne qui forme le trait d'union nécessaire entre les provinces wallonnes et flamandes. C'est la communication la plus directe entre les bassins houillers de Charleroi et du Centre avec Gand et au delà.

La ligne a été très faiblement exploitée, surtout sous le rapport des voyageurs, depuis son ouverture, en 1867, jusqu'au mois de mai 1868 ; elle n'a donc pu donner les résultats que l'on peut en attendre.

Néanmoins, la part de 50 p. c. de la recette brute revenant, en 1867, à la Société, a suffi à servir l'intérêt de 15 fr. aux obligations, à rembourser 47 obligations amortissables dès la première année d'exploitation, et à payer aux actions privilégiées un intérêt de 5 p. c.

(1) *Voir* les conditions pages 246-47 du premier *Annuaire*

(2) Le Bilan et le compte des Profits et Pertes de l'exercice 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

(3) *Voir* page 247 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE BRUGES A BLANKENBERGHE.

(Voir page 249 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *A Bruges*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	DIRECTION.
PARENT-PÉCHER,	Banquier,	Président,	Bruges.
DELWART (E.),	Avocat,	Admin.-délégué,	Gand.
DU TOICT D'OYVARNENT (Vte Ad.),	Propriétaire,	Administrateur,	Bruxelles.
TRÉVENET (J.),	Ingénieur,	Id.	Mont-sur-Marchienne.
VANDERSPIET (L.),	Chef de division à la Banq. Nat.,	Id.	Bruxelles.
FOURRES (A.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
MEYNNE (Ch.),	Avocat,	Id.	Bruges.
PLOUVIER (P.),	Propriétaire,	Id.	Gand.
VAN DER PLANCKE (F.),	Id.	Comm. du gouv.,	Bruges.

WILMART (L.),	Directeur-gérant,	Bruges.

Exploitation de 14,560 mètres (1), dont 2,250 mètres construits par l'État entre Bruges (État) et Bruges (bassin), mais entretenus par la Compagnie de Bruges à Blankenberghe, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Bruges** (État) à : **Bruges** (bassin), 2,250 mètres; Dudzeele, 7,370; Lisseweghe, 10,401; **Blankenberghe**, 14,560 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 14 mai 1867 et 14 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Chemin de fer de Blankenberghe à Heyst.

1866. A. R. 14 juin, conv. 16 décembre 1861 et 16 mai 1866, *Mon.* 27 juin. Loi 8 juillet 1865, ass. gén. 9 juin 1866.

Conces. : Soc. an. du ch. de fer de Bruges à Blankenberghe.

Cette concession est accordée à titre d'extension, avec l'autorisation, pour ladite Compagnie, d'établir cette ligne sur la digue du Comte Jean et la charge, pour la même Compagnie, d'exécuter préalablement à cette digue les travaux d'exhaussement et de renforcement que commande la sécurité du littoral.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 1,086 mètres.

Digitized by Google

Tracé. — Blankenberghe jusqu'au village de Heyst. — Rails de 34 kilog. — Terme d'exécution des travaux : 1er avril 1867 ; délai d'ouverture de la ligne à l'exploitation : 1er juin 1867.

La Société concessionnaire s'engage à exécuter ces derniers travaux, préalablement à l'établissement du chemin de fer, moyennant un prix de 425,267 fr., conformément au projet dressé sous la date du 1er juillet 1865, aux clauses et conditions du cahier des charges du 30 octobre 1863 et à celles du devis spécial descriptif des travaux dressé le 30 mars 1866 par M. l'ingénieur Piens.

L'assemblée générale du 9 juin 1866 a approuvé la convention passée le 16 mai précédent avec M. le Ministre des Travaux publics et a donné au Conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires pour s'assurer, par une émission d'obligations, les ressources financières indispensables, soit à l'exécution du prolongement de la ligne, soit aux travaux et fournitures à exécuter par suite de cette extension.

Prorogation des délais fixés pour l'achèvement des travaux.

1867. A. R. 16 août, *Mon.* 25 août.

Les délais fixés pour l'achèvement des travaux d'exhaussement et de renforcement de la digue du Comte Jean sont prorogés au 1er janvier 1868, et ceux pour la mise en exploitation du chemin de fer, au 1er juillet 1868.

D'autre part, remise est accordée à la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe des retenues qu'elle a encourues du chef de retard dans l'exécution des travaux qui lui incombent.

Notice.

L'année 1866, qui a été exceptionnellement défavorable au trafic des chemins de fer, pour des causes que tout le monde connaît et apprécie, devait surtout faire sentir sa fâcheuse influence sur le transport des voyageurs vers une ville de bains.

En effet, le mouvement de 1866, comparé à celui de 1865, accuse une diminution de 34,223 voyageurs (113,972 au lieu de 148,195) sur la ligne de Bruges à Blankenberghe.

L'élan donné au développement de la ville de Blankenberghe, arrêté par la crise de 1866, a repris, en 1867, une nouvelle vigueur et a ramené le mouvement et le trafic ; la recette des voyageurs a atteint 139,401 fr., ce qui a permis de donner, après payement des intérêts des obligations, un dividende de 5 francs par action.

La Société a obtenu, en 1866, la concession de la ligne de Blanken-

Digitized by Google

berghe à Heyst, dont elle a remis à forfait l'entreprise des travaux de renforcement et d'exhaussement de la digue du Comte Jean.

La mise en exploitation de cette ligne est fixée pour la saison des bains en 1868.

La concession d'un chemin de fer de Bruges à Waereghem (*voir* la Société suivante), avec préférence vers Tournai et Valenciennes, accordée, en 1867, à M. L. Wilmart, a été reprise par la Société de Bruges à Blankenberghe dans son assemblée générale du 22 janvier 1868.

Cette reprise était une nécessité, car la ligne de Bruges-Waereghem, décrétée par la loi du 31 mai 1866, avait figuré comme apport lors de la constitution de la Société des Bassins houillers du Hainaut (1). Si cette Société avait obtenu définitivement la concession, elle aurait détourné, au détriment de Blankenberghe, tout le trafic du Hainaut, Lichtervelde et Thourout, vers Ostende.

Le but de ce chemin c'est Tournai, où se trouve le bassin calcaire le plus important du pays, c'est le transport de la chaux et de la pierre de taille, par la ligne la plus courte non-seulement vers Bruges, mais encore vers Gand jusqu'à Waereghem, en tout cas la section de Bruges à Waereghem dessert une population de 60,000 habitants, non compris celle de Bruges.

Déterminée par ces considérations, la Compagnie a autorisé le conseil à émettre 18,000 obligations, qui sont affectées à la section de Bruges à Waereghem, avec une réserve pour commencer le prolongement vers Tournai.

En tous cas, le capital Bruges-Waereghem ne dépassera pas 129,000 fr. *papier,* par kilomètre, matériel, intérêts et frais généraux compris.

Les titres nouveaux porteront la mention expresse qu'ils sont primés par les anciens pour toute la recette du réseau actuel, mais ils primeront ces derniers sur la recette entre Bruges et Tournai. La comptabilité des deux entreprises sera distincte.

Des négociations avaient été entamées pour la prise à bail de l'exploitation de la ligne d'Ostende à Armentières, mais la Compagnie de ce chemin de fer a passé, en 1867, un traité avec la Société générale d'exploitation; la Compagnie de Bruges à Blankenberghe a, pour ce fait, intenté un procès à celle d'Ostende à Armentières.

Chemin de fer de Bruges à Waereghem par Thielt (2).

1867. A. R. 6 sept., conv. 20 août, *Mon.* 12 sept., loi 31 mai 1866.
Conces. : L. Wilmart.
Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des

(1) *Voir* page 241 du premier *Annuaire.*

(2) L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, tenue le 22 janvier 1868, a voté, par 105 voix contre 5, la reprise de la concession de cette ligne et a autorisé le conseil à émettre 18,000 obligations (*voir* la notice de la Société Bruges-Blankenberghe).

Digitized by Google

charges, approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). — Terme d'exécution le 6 mars 1870.

Tracé. — Bruges, Thielt, Waereghem.

Toute cession d'exploitation devra être ratifiée par le gouvernement. Néanmoins, il sera loisible au concessionnaire de traiter avec la Compagnie de Bruges à Blankenberghe.

Toutefois, si cette dernière Compagnie cédait elle-même son exploitation à d'autres, la présente autorisation serait considérée comme nulle et non avenue, à moins de ratification ultérieure (1).

Droit de préférence pour le prolongement du chemin de fer depuis Waereghem sur Avelghem, Pecq et Tournai, jusqu'à la frontière française, dans la direction de Valenciennes.

Construction à simple voie. Néanmoins, le gouvernement pourra exiger que les travaux d'art soient faits pour double voie quand la ligne aboutira à Tournai.

Inclinaison longitudinale, 5 millimètres au maximum.

En cas de constitution d'une société anonyme, le capital à former pour la construction de la ligne et la fourniture du matériel fixe et roulant ne pourra dépasser 130,000 fr. par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation de ce capital ne pourra dépasser 4,200 fr. par an et par kilomètre.

La longueur de la ligne de Bruges-Waereghem-Tournai sera d'environ 82 kilomètres, non compris les embranchements demandés.

---

(1) Cette dernière clause n'avait pas encore été insérée dans les contrats passés jusqu'à ce jour avec le Département des Travaux publics.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DIRECT DE BRUXELLES A LILLE ET CALAIS.

(SECTIONS DE HAL A ATH ET DE TOURNAI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.)

Exploitation par l'État (voir page 257 du premier *Annuaire*).

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de la Loi, 72, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	COMMISSAIRES.	BANQUIER.
SCHAKEN (P.),	Propriétaire,	Président,	St-Maurice (France).
OPPENHEIM (J.),	Id.	Vice-Président,	Bruxelles.
BRUNEAU (A.-B.),	Représentant,	Admin.-délégué,	Id.
BELLEFROID (V.),	Propriétaire,	Administrateur,	Liége.
BLIN (E.),	Id.	Id.	Paris.
DESART,	Ingénieur en chef.	Id.	Bruxelles.
DE VRIÈRE (Bon A.),	Ministre d'État et représentant,	Id.	Id.
ERRERA (J),	Banquier,	Id.	Id.
OPPENHEIM (P.),	Avocat,	Id.	Id.
CHÈVREMONT (H.),	Ingénieur civil,	Commissaire,	Herstal (Liége).
DEMONCEAU (J.),	Banquier,	Id.	Liége.
DOLEZ (Père),	Représentant,	Id.	Bruxelles.
JOURET (J.),	Id.	Id.	Lessines.
LAVALLÉE (H.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
ROMBERG (E.),	Direct.-gén. hon. au min. de l'int.,	Id.	Id.
WIENER (L.),	Propriétaire,	Id.	Id.
KISSEL,	Dir. au min. des affaires étrang.,	Comm. du gouv.,	Id.
ERRERA-OPPENHEIM (J.),	Propriétaire,	Banquier,	Id.

LONGUEUR DES LIGNES ET DATES DE LEUR MISE EN EXPLOITATION.

9,021 mètres.	— Tournai à la frontière.	1er décembre 1865 (date de l'ouverture jusqu'à Lille).	
38,187	id. — Hal à Ath.	16 janvier 1866, marchandises. 1er février 1866, voyag. et marchand.	
48,108 (1)	id.	dont 3,816 mètres exploités en commun (2), ce qui réduit à 44,292 mètres, la longueur construite par la Société.	
14,610	id.	— Frontière à Lille, section construite et exploitée par le Nord-Français.	
14,000	id.	— Bruxelles à Hal faisant partie du réseau de l'État.	
32,000	id.	— Ath à Tournai faisant partie de la ligne de Tournai à Jurbise.	
108,718	id.	environ pour la distance de Bruxelles à Lille.	

STATIONS. — **Hal** à : Saintes, 7,154 mètres; **Enghien,** 15,439; Bas-Silly 24,221; Ghislenghien, 28,956; **Ath,** 38,397 mètres. — **Tournai** à : Blandain, 7,213 mètres; à la frontière, 9,885 mètres (distances d'après l'État).

(1) Longueurs données par la Compagnie.

(2) 115 mètres de Hal au raccordement, en commun avec l'État.
483 id. Tournai id. id. Tournai à Jurbise.
3,246 id. id. id. id. l'État (vers Lille).

Digitized by Google

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 avril 1867 et 25 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Les concessions de la Compagnie comprennent deux sections de chemins de fer, de 48 kilomètres, formant le complément de la ligne la plus directe de Bruxelles vers Lille et Calais.

Bien que la première section, de Hal à Ath, ait été mise en exploitation le 16 janvier 1866 et la deuxième section, de Tournay à la frontière française, le 1er décembre 1865, ce n'est qu'à dater du 1er mai 1866 que la Compagnie est entrée en possession de ces lignes.

Ce chemin de fer, construit par les concessionnaires, est exploité par l'État, qui a droit à la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui ont lieu sur les lignes concédées.

Le produit des voyageurs a été supérieur à celui des marchandises en 1866 et en 1867.

L'année 1867, comparée à 1866, a donné une augmentation de recette de 26 p. c. ; les voyageurs entrent pour environ 40 p. c. et les marchandises seulement pour 14 p. c. dans cette augmentation.

Ces deux faits prouvent que les relations de voyageurs se développent beaucoup plus facilement que les relations d'affaires ; ces dernières sont appelées à prendre une grande extension dans un avenir peu éloigné.

En effet, le chemin de fer de Tournai à Jurbise, qui se trouve dans des conditions analogues sous le rapport de l'étendue de la ligne, du pays qu'elle dessert et du mode d'exploitation, avait également, dans le pricipe, le chiffre des voyageurs beaucoup plus élevé que celui des marchandises. Le produit des voyageurs de ce dernier chemin n'a fait que doubler depuis le commencement de l'exploitation, tandis que celui des marchandises est devenu sextuple et les voyageurs n'entrent plus que pour *un tiers* dans la recette totale.

Les recettes du second semestre de 1866 de la Compagnie de Bruxelles à Lille ont donné un bénéfice de 3 p. c. sur le capital social, suffisant pour faire le service des actions privilégiées.

Les produits du premier semestre 1867 ont servi à payer le coupon de fr. 7-50 des actions privilégiées, et ceux du second semestre ont permis de payer entièrement le coupon d'intérêt des actions privilégiées et de pourvoir au remboursement, par 500 fr., de chacune des 60 actions privilégiées, désignées par le sort dans l'Assemblée générale du 25 avril 1868.

La ligne de Tournai à Jurbise n'a rapporté, la première année de son exploitation, qu'un bénéfice de 2 p. c. sur le capital. Elle donne aujourd'hui une recette brute de 38,000 fr. par kilomètre et un produit de près de 8 p. c.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU CENTRE.

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES, BAUME A MARCHIENNE, PIÉTON A LEVAL.)

Faisant partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 261 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue des Boiteux*, 10, *à Bruxelles.*

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.

DE ROBIANO (Comte),	Sénateur,	Président,	Bruxelles.
ÉMÉRIQUE (L.),	Direct. de l'Union du Crédit,	Vice-Président,	Id.
MASKENS (L.).	Avocat,	Administrateur,	Id.
PONCELET (A.),	Ingénieur en chef,	Id.	Id.
SABATIER (O.),	Représentant,	Id.	Id.
SAINCTELETTE (A.),	Ingénieur,	Id.	Id.
WANDERPEPEN (G.),	Bourgmestre,	Id.	Binche.
ANSIAU,	Id.	Commissaire,	Casteau.
DUVIVIER (CH.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
DERBAIXE (E.),	Propriétaire,	Id.	Id.
DELAIRE (L.),	Id.	Comm. du gouv.,	Id.
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Id.
NOËL ET Cie,		Id.	Paris.

MM. DIRECTION, EXÉCUTION ET EXPLOITATION.

LEBON (A.),	Directeur de la Compagnie,	Bruxelles.
DESPRET (V.),	Ingénieur en chef du service d'exécution,	Binche.
MANTIN (F.),	Chef du service des travaux neufs,	Id.
MEUNIER (E.),	Sous-chef d'exploitation,	Id.
LIGY (S.-B.),	Chef de comptabilité (service central),	Bruxelles.
DAIMERIKS (J.-B.),	Service de la surveill. et de l'entret. de la voie,	Binche.
HANRES (P.),	Service de la traction et du matériel,	Id.
MARS (F.),	Service du mouvement et du trafic,	Id.

Ouverture, le 21 février 1866, d'un raccordement de 4 kilom., de Saint-Hubert (La Louvière) à Bracquegnies, destiné au service des marchandises seulement.

Exploitation d'environ 73,141 mètres, y compris 19 kilom. pour le service des marchandises, à la fin de l'année 1866 et de 77,141 mètres (1) à la fin de 1867, y compris 23 kilom., pour le service des marchandises seulement.

STATIONS. — **Écaussines** à : Mignault, 3,644 mètres ; Houdeng-Goegnies, 8,601 ; **Baume**, 12,800 ; Cronfestu, 16,160 ; **Binche**, 21,160 ; Bonne-Espérance, 24,763 Peissant, 29,458 ; **Erquelinnes**, 35,535 mètres. — **Baume** à : Morlanwelz, 3,342 mètres ; Piéton, 7,572 ; Fontaine-l'Évêque, 11,593 ; **Monceau**, 16,631 ;

(1) La section de Piéton à Leval, de 6,050 mètres, a été ouverte en 1868 à l'exploitation.

Digitized by Google

Marchienne, 18,606 mètres. — Embranchements exploités pour le service des marchandises seulement : 1° de Monceau-Fontaine, 11 kilom. ; 2° de Monceau-sur-Sambre, 5 kilom. ; 3° de Bracquegnies, 4 kilom. ; 4° de La Louvière, 3 kilom.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 juin 1867 et 11 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Adhésion du chemin de fer du Centre au tarif des voyageurs des chemins de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866. (*Voir* page 24.)

1866. Ordre de service n° 96 du 27 avril. (A dater du 1er mai.) (1)

Les stations du Centre délivreront des billets directs pour toutes les destinations reprises au tarif mixte.

Modifications aux statuts de la Société.

A. R. 16 sept., acte 28 août, *Mon.* 22 sept.

1° Ajouter au dernier paragraphe de l'article 50 :

« Cette proposition (2) devra préalablement être communiquée au conseil d'administration trois jours au moins avant l'assemblée générale, à moins que le conseil ne consente à la mise en délibération, malgré l'absence de cette formalité. »

2° Le dernier alinéa de l'article 55 est modifié comme suit :

« Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette dernière disposition, seront valables (3), quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, mais sans préjudice de la majorité des deux tiers des voix requises par le paragraphe premier. »

Cession à bail de toutes les lignes et de tout l'avoir social du Centre, rien excepté ni réservé, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut. (*Voir* page 112.)

1867. Traité 30 mars, ass. gén. extraord. 29 janv. et ass. gén. ord. du 29 juin. (A dater du 1er avril.)

Art. 4. ... La Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut sera substituée à la Compagnie du Centre dans tous les droits, charges, impôts quelconques, stipulations résultant de ses concessions,

(1) Depuis le 25 mai 1868, les bagages et les marchandises sont inscrits et les coupons de voyageurs délivrés jusqu'aux stations d'échange avec l'État, aux prix et conditions des tarifs intérieurs. La Société générale d'exploitation a offert de réduire, pour les transports mixtes avec l'État, 50 centimes par tonne de marchandises sur ses prix intérieurs, sous réserve de réciprocité absolue de la part de l'État.

(2) Toutefois, l'assemblée générale peut délibérer sur toute proposition faite en séance par 5 actionnaires ou par 2 commissaires au moins...

(3) ... pourvu que les actionnaires présents soient au nombre de 30 et représentent au moins le cinquième des actions émises.

Digitized by Google

cahier des charges et engagements envers le gouvernement, notamment en ce qui concerne les agrandissements d'installation, établissement de double voie, augmentation de matériel, etc., etc.

Les dépenses que nécessiteront les travaux et l'augmentation de matériel, dont il vient d'être parlé, seront remboursées par la Compagnie bailleresse à la Compagnie preneuse, au fur et à mesure qu'elles seront effectuées, mais après qu'elles auront été dûment justifiées et vérifiées. Ce remboursement se fera au moyen de la remise, par la Compagnie du Centre, d'un nombre de ses obligations, calculées au prix de 250 fr. chacune, correspondant au montant de la dépense justifiée. Le nombre des obligations à donner en payement ne pourra, en aucun cas, être supérieur au total de 16,000, l'excédant de la dépense sur ce nombre d'obligations, qu'exigeraient les travaux et l'augmentation de matériel préindiqués, devant être supporté exclusivement et sans indemnité par la Société des chemins de fer des Bassins houillers. Pour faire face au remboursement prémentionné, la Compagnie du Centre déposera à la Banque de Belgique 16,000 obligations, en tout semblables à celles émises à ce jour . . . . . .

La Compagnie des Bassins houillers s'engage, en outre, à exécuter, comme si elles avaient été contractées par elle-même, les conventions conclues par la Compagnie du Centre, soit avec l'État, soit avec d'autres compagnies ou administrations pour le service mixte, les services télégraphiques et l'usage commun des voies et stations, ainsi que toutes autres conventions relatives à l'exploitation des lignes . . . . . .

Art. 5. Outre les tantièmes de recette revenant aux Sociétés propriétaires des lignes de Braine-le-Comte à Courtrai, de Frameries-Chimay et du réseau du Brabant, lesquels seront payés directement, la Compagnie preneuse payera à forfait à la Compagnie bailleresse, pour prix du présent bail, les sommes suivantes : pour la première année, 1,785,000 fr. ; pour la seconde année, 1,840,000 fr. ; pour la troisième année, 1,895,000 fr. ; pour la quatrième année et pendant toute la durée de la concession, 1,950,000 fr. (1) . . . . . .

Notice.

Les lignes du Centre sont presque exclusivement des lignes de provenance, donnant lieu, par conséquent, à des frais considérables d'embar-

(1) En d'autres termes, la Société des Bassins houillers versera dans les caisses de celle du Centre, outre la somme nécessaire pour satisfaire au payement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations et autres charges sociales, savoir : la première année, 165,000 fr., la seconde, 220,000 fr. ; la troisième, 275,000 fr. ; la quatrième et toutes les suivantes, jusqu'à la fin de la concession, 330,000 fr.

Cela permettra de servir aux actions un intérêt d'environ 2 à 3 p. c. la première année ; 3 à 4 p. c. la seconde ; 4 à 5 p. c. la troisième et 5 à 6 p. c. la quatrième année, tout en assurant l'amortissement des titres.

Digitized by Google

quement, manutention, composition de trains, chômage de matériel, etc., lesquels constituaient pour leur exploitation une charge très-lourde, car elle pesait sur un tout petit parcours.

Il était donc d'un intérêt majeur pour la Compagnie de développer son exploitation ; c'est dans ce but qu'elle fit, le 25 juillet 1865, un traité d'exploitation avec la Société des Bassins houillers du Hainaut, avant même la constitution de cette dernière.

Le 30 mai 1866, un autre traité est passé avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai, et la même année, le Centre accepte l'exploitation des lignes formant le réseau du Brabant, dont la construction est assurée aux Bassins houillers.

Cet ensemble de lignes réunira les trois riches bassins houillers de Mons, du Centre et de Charleroi aux pays de consommation, les Flandres, le Brabant et Anvers.

Indépendamment d'immenses transports vers l'intérieur du pays, la jonction du réseau du Centre au Nord et à l'Est-Français, par la construction de la ligne de Frameries à Chimay, lui assurent un trafic aussi actif vers les importants départements industriels du nord-est de la France.

Le 29 janvier 1867, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Centre a approuvé un projet de traité, ratifié le 30 mars suivant, pour la cession de toutes les lignes et de tout l'avoir social de la Compagnie, rien excepté ni réservé, à la Société des Bassins houillers du Hainaut (1).

Bien que le Centre soit, depuis le 1er avril 1867, étranger aux chances bonnes ou mauvaises qui peuvent se rattacher à l'exploitation, il n'est cependant pas sans intérêt de constater le rapide développement du trafic sur ses lignes.

Les recettes brutes, qui s'étaient élevées à 1,274,279 fr., en 1865, ont atteint, en 1866, le chiffre de 1,702,239 fr., soit une augmentation d'environ 33 p. c.

En 1867, le compte des Profits et Pertes solde par un bénéfice de 227,217 fr., qui ont été appliqués de la manière suivante :

1° 100,000 fr. pour un dividende de 10 fr. par action ;

2° 121,217 fr. en amortissement de la dette flottante de la Société.

Nous allons maintenant donner un tableau comparatif du mouvement et de la recette des voyageurs pendant les sept derniers mois de 1865 (2) et 1866, afin de pouvoir apprécier l'influence exercée par le tarif de l'État du 1er mai 1866.

(1) Voir pour les conditions la page précédente.

(2) La ligne de Baume à Marchienne n'ayant été ouverte que le premier juin 1865 au service des voyageurs.

Digitized by Google

DÉSIGNATION.	MOUVEMENT.		RECETTE.		MOYENNE par VOYAGEUR.	
Année 1866.	Nombre.		Francs.		Centimes.	
Service intérieur . .	199,498	293,505	70,078	131,256	35.13	44.72
Id. mixte . . .	94,007		61,178		67.07	
Année 1865.						
Service intérieur . .	144,550	211,415	69,647	116,438	48.18	55.07
Id. mixte . . .	66,865		46,791		69.98	
Service intérieur . .	54,948	82,090	431	14,818		
Id. mixte . . .	27,142		14,387			
Différences en 1866 .	+ 36 p. c.		+ 13 p. c.		— 19 p. c.	

Les chiffres ci-dessus démontrent que l'augmentation du mouvement provient surtout des voyageurs du service intérieur à petits parcours et, qu'au contraire, l'augmentation de la recette des transports mixtes provient, en grande partie, des voyageurs antérieurement compris dans le service intérieur, parce qu'ils ne pouvaient obtenir en 1865 des billets directs dans toutes les stations.

Si le produit moyen des voyageurs de 1865 avait été appliqué au mouvement de 1866, la recette totale aurait été de 161,633 fr. au lieu de 131,256 fr., soit de 30,377 fr. en plus.

Un autre résultat prouve que le nouveau tarif des voyageurs n'a pas été favorable au chemin de fer, c'est l'abaissement du produit moyen des voyageurs de 55.07 à 44.72.

L'influence défavorable du tarif des voyageurs du 1er mai se ressent partout où le chemin de fer de l'État peut faire concurrence aux lignes concédées, même avec des parcours sensiblement plus longs, exemple :

De Courtral à Ostende :

		PRIX.
Par la Flandre Occidentale, 75 kilom. . .	fr.	5.80 — 4.30 — 2.90
Par Gand, 110 kilom.	»	4.70 — 3.15 — 2.35

L'influence favorable que les prix réduits de l'État ont pu exercer sur les chemins de fer concédés, *non ralliés* au tarif, n'est guère appréciable que pour les lignes qui possèdent des points d'attraction, comme Spa et Blankenberghe.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

(*Voir* page 275 du premier *Annuaire.*)

FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Charleroi.*

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MOUTON (L.-L.),	Entrepreneur de travaux publics,	Administrateur,	Paris.
ARNOLD (A.-W.),	Propriétaire,	Id.	Londres.
BENTINCK (G.).	Id.	Id.	Id.

Ce chemin de fer a été livré à l'exploitation le 6 novembre 1852. Il a une étendue de 29,069 mètres à double voie, y compris 3,150 mètres (1) de voie construits par plusieurs Compagnies et exploités en commun avec la Compagnie du Nord, à des conditions déterminées.

Exploitation de 29,069 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Charleroi** à : Marchienne (zône), 4 kilom. ; Landelies, 8 ; **Thuin**, 15 ; Lobbes, 17 ; La Buissière, 24 ; Solre-sur-Sambre, 26 ; **Erquelinnes**, 29,069 mètres.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Par acte du 3 novembre 1854, cette ligne a été prise à bail, pour toute la durée de la concession moins un jour, par le Nord-Français, qui s'est substitué à tous les droits comme à toutes les charges résultant de la concession et de ses statuts (2).

Le chemin de fer d'Erquelinnes à Charleroi, faisant partie intégrante de la ligne la plus directe de Paris à Cologne par Tergnier, devait nécessairement être recherché par la Compagnie du Nord-Français, qui prenait également à bail l'exploitation de la ligne de Namur à Liége. C'est donc en partie à sa position topographique que ce chemin a dû son rachat dans des conditions très-favorables pour les actionnaires.

De toutes les exploitations des chemins de fer belges, y compris même l'État, la ligne de Charleroi à Erquelinnes est celle qui rapporte le plus par jour-kilomètre. En 1866, ce produit a été de fr. 194-27, tandis qu'il n'avait atteint que 132 fr. à l'État, dont la recette kilométrique est encore bien supérieure à celle de toutes les autres exploitations belges.

(1) 650 mètres construits par la Compagnie de Charleroi à la frontière de France en 1853.
550 id. id. du Centre en 1853.
775 id. id. de Sambre-et-Meuse en 1852.
1,175 id. id. du Nord en 1855.

(2) *Voir* pour les conditions du bail page 277 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

(*Voir* page 284 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *A Chimay*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — BANQUIERS.		
LE PRINCE DE CHIMAY,	Propriétaire,	Président,	Chimay.
LICOT DE NISMES (A.),	Id.	Adm.-délégué,	Boussu-en-Fagne
DE MORIANO (Cte L.),	Sénateur,	Administrat.,	Waudrez-lez-Binche.
DU PRÉ (J.),	Ing. en chef,	Id.	Bruxelles.
TURLOT (J.),	Échevin,	Id.	Chimay.
VAN LEEMPOEL DE NIEUWMUNSTER (Vte),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
VAN HOEGAERDEN (AL.),	Ingénieur,	Id.	Id.
MALENGREAU ET Cie (A.),	Propriétres,	Banquiers,	Chimay.

MM.	DIRECTION ET EXPLOITATION.	
NYSSENS (E.),	Directeur,	Chimay.
HENSEGHEM (J.J.),	Service central, commercial et du mouvement,	Id.
BERLINGIN (E.),	Service de la voie et du matériel,	Id.

Ouverture, le 5 mars 1866, d'une section de 10,985 mètres de Doische à Hastière.

Exploitation de 61,177 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — Frontière à : **Momignies**, 1,533 mètres (ouvert en 1868) ; Villers-la-Tour, 9,589 ; **Chimay**, 14,384 ; Lompret, 19,375 ; **Aublain**, 20,925 ; Boussu-en-Fagne, 26,157 ; **Mariembourg**, 30,593 ; Matagne-la-Grande, 38,498 ; Matagne-la-Petite, 40,493 ; Romerée, 43,203 ; Romedenne, 46,281 ; Doische, 48,647 ; Agimont, 52,570 ; Hastière, 59,632 mètres. — Romerée à Romedenne, 3,078 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 29 avril 1867 et 30 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Convention entre la Belgique et la France pour l'établissement d'un chemin de fer reliant la ligne de Soissons (2) à celle de Chimay (station de Momignies).

1866. Conv. 15 janvier, ratifiée le 6 février, *Mon.* 9 février.

(1) Frontière à Momignies (en 1868)	1,533	
Mariembourg à Chimay	16,209	62,710 mètres.
Chimay à Momignies	12,851	
Mariembourg à Romedenne et à Doische	21,132	
Doische à Hastière	10,985	

y compris 3,004 mètres construits sur le terrain du Nord-Belge jusqu'à l'axe du bâtiment de la station de Hastière.

(2) La section de Soissons à Laon a été mise en exploitation le 4 janvier 1866.

Digitized by Google

Art. 6. Les travaux de construction seront poussés de manière à arriver en même temps à l'achèvement des chemins de fer sur les deux territoires. Dans tous les cas, l'exploitation devra s'ouvrir, sur chacun d'eux, au plus tard, le 22 septembre 1869.

Art. 8. Il ne sera fait aucune distinction entre les habitants des deux pays, soit pour le prix des transports, soit pour le temps d'expédition, et les transports à effectuer d'un territoire vers l'autre ne seront pas moins favorablement traités, quant au temps et aux prix d'expédition, que ceux qui s'effectuent dans l'intérieur des limites respectives de chaque territoire.

Agrandissement de la station de Marlembourg (expropriation d'emprises).

1866. A. R. 3 février, *Mon.* 8 février.

Notice.

La Société de Chimay a ouvert la section de Doische à Hastière le 5 mars 1866, et ses travaux entre Momignies et la frontière française sont terminés ; la réception en a été faite par l'État belge et l'ouverture de l'exploitation a été autorisée par arrêté ministériel du 28 avril 1868.

Tous les travaux entrepris par la Compagnie se trouvent ainsi terminés. Isolée, la ligne de Momignies à Hastière n'était qu'une impasse ; reliée aux réseaux Nord-Belge et Nord-Français, elle fera partie d'une grande ligne internationale de Paris vers l'Allemagne et la Hollande, par Soissons, Laon, Chimay, Dinant, Namur et Liége. En outre, elle mettra les bassins houillers de Liége et de Charleroi en communication directe avec toutes les usines métallurgiques et les nombreuses filatures d'Anor, de Hirson et de Fourmies.

Cette ligne se divise en trois parties principales :

1° Paris à la frontière de Belgique de. . . .	210	kilomètres.
2° Frontière de Belgique à Hastière	60	id.
3° Hastière à Liége.	103	id.
TOTAL. . .	373	id.

La Compagnie du Nord ayant 313 kilomètres, sur ce parcours de 373 kilomètres, on doit supposer qu'elle tiendra à s'assurer la possession du chemin de fer de Chimay.

Le trajet de Paris à Liége, par Erquelinnes, est plus long de quelques kilomètres et le Nord doit emprunter la section de l'État de Charleroi à Namur de 37 kilomètres, tandis qu'en acquérant le petit tronçon de 60 kilomètres, cette Compagnie devient seule maîtresse absolue de la ligne de Paris à Liége, c'est-à-dire de la grande voie d'Allemagne.

Digitized by Google

306 kilomètres sont déjà en exploitation, 8 kilomètres seront ouverts dans le courant de 1868, les 59 kilomètres restant doivent être terminés le 30 juin 1869, et la convention internationale fixe au 22 septembre suivant l'ouverture générale de la ligne.

La Société de Chimay va donc bientôt atteindre le but de sa constitution; ce n'est qu'après la mise en exploitation de cette grande artère de voies ferrées qu'elle aura toute l'importance qu'elle doit acquérir par la force des choses, la ligne de jonction des deux grandes lignes du Nord devant nécessairement profiter de tous les transports qui passeront de l'une vers l'autre.

L'administration de la Société a considéré le chemin de fer de Chimay comme étant en construction, jusqu'à ce que la jonction soit opérée avec le réseau français.

Les mesures financières prises permettent d'attendre avec sécurité l'achèvement de la ligne totale en septembre 1869, le payement de toutes les charges de la Société étant assuré au delà même de cette époque.

Au 1er septembre 1869, le capital de la Compagnie se composera de 36,685 obligations et de 3,800 actions, formant un capital évalué à 12,905,500 francs. La concession étant de 64 kilomètres, y compris l'embranchement de Romerée à Romedenne, cela fait revenir le kilomètre à 201,649 fr., y compris le matériel, qui entre pour 15,229 fr. dans cette somme, soit une moyenne de 186,419 fr. par kilomètre de voie construite.

Les charges de la Société, basées sur le capital de 36,685 obligations à intérêt de 15 fr., s'élèveront, à partir de 1869, à 550,275 fr., plus l'amortissement de 69,500 fr., soit à un total de 619,775 fr. par an.

En supposant une exploitation à raison de 50 p. c., il faudrait à la Compagnie une recette brute de 1,239,600 fr. par an pour payer ses charges, ce qui fait 20,660 fr. par kilomètre, en ne prenant que les 60 kilomètres de la ligne principale et en faisant abstraction de l'embranchement précité.

Une recette kilométrique de 20,660 fr. représente 57 fr. par jour-kilomètre, tout l'excédant qui pourra être obtenu reviendra aux 3,800 actions.

Or, les lignes de Charleroi à Erquelines, de Mons à Hautmont et de Pepinster à Spa qui, avant leur jonction à de puissantes compagnies, étaient à peu près dans la même situation que celle de Chimay, ont donné, en 1866, par jour-kilomètre, fr. 194-27, fr. 99-97 et fr. 72-15.

Ces chiffres parlent assez pour permettre d'apprécier quel avenir est réservé à la Société de Chimay.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE DENDRE-ET-WAES

ET DE BRUXELLES VERS GAND PAR ALOST.

Exploité par l'État *(voir page 295 du premier Annuaire)*.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Montagne du Parc, 3, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	BANQUIER.
LIEDTS (CH.),	Ministre d'État,	Président,	Bruxelles.
DE MOT (J.-A.),	Propriétaire,	Adm., secrétaire,	Id.
MALOU (J.),	Sénateur,	Administrateur,	Id.
VAN VOLXEM-MARISCHAL (G.),	Propriétaire,	Id.	Id.
DOFFEGNIES (H.),	Dir. de la Soc. gén.,	Id.	Id.
VEYDT (L.),	Propriétaire,	Id.	Id.
DU MONCEAU DE BERGENDAEL (H.),	Id.	Id.	Id.
ORBAN (L.),	Id.	Direct.-Administ.,	Id.
T'KINT DE NAEYER,	Id.	Commissaire,	Id.
DU VAL DE BEAULIEU (Cte AD.),	Id.	Id.	Id.
DRUGMAN (V.),	Id.	Id.	Id.
PAQUET (J.-N.),	Id.	Id.	Id.
MASQUELIN (F.),	Id.	Id.	Id.
DU MONCEAU (Cte J.),	Id.	Id.	Id.
BRUNEAU (A.),	Id.	Id.	Id.
QUOILIN (J.-C.),	Sec. gén. du départ. des finances,	Comm. du gouv.,	Id.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE,		Banquier,	Id.

Exploitation de 106,667 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Ath** à : Rebaix, 4,480 mètres ; Papignies, 8,020 ; **Lessines**, 11,100 ; Acren, 13,439 ; **Grammont**, 18,207 ; Schendelbeke, 21,997 ; Ideghem, 23,657 ; Santbergen, 26,377 ; **Ninove**, 32,404 ; Denderleeuw, 39,587 ; Erembodeghem, 43,084 ; **Alost**, 46,049 ; Audeghem, 53,012 ; **Termonde** (station), 57,834 ; Zele, 65,952 ; **Lokeren**, 72,248 mètres. — **Bruxelles** à : Laeken, 2,675 mètres ; Jette, 4,669 ; Berchem-Sainte-Agathe, 7,781 ; Dilbeek, 11,125 ; Bodeghem-Saint-Martin, 13,920 ; Ternath, 16,926 ; **Denderleeuw**, 23,904 mètres. — **Alost** à Lede, 4,873 mètres ; Schellebelle, 10,515 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 19 février 1867 et 18 février 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Ces chemins de fer sont exploités par l'État, qui donne à la Société les trois quarts des recettes brutes perçues du chef des transports de

(1) 108,283 d'après les *Renseignements statistiques* recueillis par le Département des Travaux publics (année 1865) : Bruxelles à Gand par Alost, 34,171, et Ath à Lokeren, 74,112.

Digitized by Google

toute nature, ayant soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination l'une ou l'autre des stations de Dendre-et-Waes, Ath exclusivement (1). C'est la seule convention que le gouvernement ait établie sur de telles bases.

Le système d'exploitation de Dendre-et-Waes n'a rien à redouter du bon marché des transports qui, appliqué d'une manière rationnelle, doit développer le trafic et augmenter la recette brute; or, c'est dans celle-ci que la Société prend sa part, *sans avoir à participer au surcroît de dépense que l'activité du mouvement occasionne.*

On voit, par la comparaison des dix premiers mois des exercices 1865 et 1866, que la recette des voyageurs a diminué de 12,638 fr. En janvier, février et avril, il y a eu un accroissement de 8 à 14 p. c. environ, en mars et mai, les recettes ont été stationnaires et, à partir du mois de juin, un mouvement de recul s'est déclaré; mais, en 1867, la recette des voyageurs a augmenté de 26,756 fr., c'est-à-dire de plus de 5 p. c. sur 1866.

Le produit des marchandises, pendant les dix premiers mois de 1866, a dépassé de 150,260 fr. celui de la période correspondante de 1865, ce qui représente 18 1/2 p. c.; en 1867, il y a eu diminution de 139,012 fr., soit 14 p. c. sur le trafic des marchandises. L'augmentation de 1866 doit être attribuée, en grande partie, aux transports extraordinaires de matériaux en destination de Grammont, pour la construction du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

L'ouverture de cette ligne, qui est exploitée par l'État, a aussi modifié, dans une mesure prévue, le quantum de la part de la Compagnie dans quelques-unes des recettes; d'un autre côté, elle lui a procuré de nouvelles relations.

Le revenu acquis successivement aux actions, qui avait augmenté (2) depuis l'ouverture de la ligne jusqu'en 1866, a subi, en 1867, une diminution par rapport à 1866. Ce revenu a été a peu près le même que celui obtenu en 1865 (7.30 p. c. au lieu de 7.28 p. c.).

Il est probable que les revenus de la Société reprendront leur progression ascendante, quand les transactions commerciales et industrielles se relèveront de leur atonie.

(1) *Voir* page 297 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* le tableau n° 4 de la page 301 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'EECLOO A ANVERS.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Allard, 29, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
VAN DEN HECKE DE LEMBEKE (V.),	Conseiller provinc.,	Président,	Gand.
DELWART (E.),	Avocat,	Administrat.,	Id.
VANDEMAELE-LANSEWEERT (C.),	Négociant,	Id.	Id.
DACLE (AUG.),	Banquier,	Id.	Id.
PLOUVIER (P.),	Id.	Id.	Id.
VAN ESPEN (F.),	Dir. gér. des ch. de fer Liég.-Limb.,	Id.	Bruxelles.
DU TOICT D'OYVARNEST (Vte A.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
BLAES (L.),	Id.	Id.	Id.
DE GRAEVE (O.),	Greffier provincial,	Id.	Gand.
DE BORCHGRAVE (J.),	Propriétaire,	Id.	St-Gilles-Waes.
VAN DEN BULCKE-FIÉVÉ,	Industriel,	Id.	Gand.
DE PERRE (F.),	Secrét. du Conseil,		Bruxelles.

La longueur approximative de cette concession est de 65 kilomètres.

Date des ass. gén. ord. des actionnaires : 28 décembre 1867.

Sommaire d'arrêtés divers.

1867. A. R. 2 mars, conv. 23 fév., *Mon.* 13 mars, loi 31 mai 1866.

Conces. : Fr. de Perre.

Constr. et exploit. aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). Terme d'exécution, 2 mars 1870.

Établis. à simple voie.

Tracé. — Station d'Eecloo, et de là traverser les voies ferrées concédées de Gand à Terneuzen, de Lokeren à Zelzaete et de Malines à Terneuzen, pour aller aboutir à une station à établir au niveau de la digue de l'Escaut, soit à côté de la station de la Tête-de-Flandre du chemin de fer d'Anvers à Gand, soit à deux cents mètres en deçà du fossé du fort de Burgt.

Si la construction d'un pont sur l'Escaut était ultérieurement décidée, il pourra être établi une station commune à l'usage des chemins de fer d'Eecloo à Anvers et de Gand à Anvers.

Par dérogation à l'article 11, § 4, du cahier des charges, le ballast

Digitized by Google

sera semblable à celui des chemins de fer de Gand à Zelzaete, de Lokeren à Zelzaete et du pays de Waes.

Art. 9. Si le concessionnaire cédait sa concession à une Société anonyme, le capital nominal à former pour la construction du chemin de fer et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne ne pourra dépasser 130,000 fr. par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie du capital ne pourra dépasser 4,200 fr. par an et par kilomètre.

Chemin de fer d'Eecloo à Anvers.

1867. A. R. 12 déc., acte 21 nov., *Mon.* 20 déc.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Art. 5. La Société pourra construire ou exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, dont elle obtiendra la concession ou dont elle louera, acquerra ou obtiendra l'usage à tout autre titre légal; prendre un intérêt, tant en Belgique qu'en Hollande, dans des entreprises de même nature; faire rapport de ses concessions à une autre Société; en céder en tout ou en partie l'exploitation ou la propriété.

Elle pourra se fusionner avec d'autres Compagnies de chemins de fer.

Art. 8. M. de Perre se réserve, à conditions égales, la préférence pour l'exécution des travaux du chemin de fer d'Eecloo à Anvers et ce pendant un mois, à dater de l'homologation royale des statuts.

Art. 9. Capital social 3,900,000 fr., représentés par 7,800 actions de 500 fr. chacune. Il sera émis, en outre, 15,625 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Art. 10. Dans le cas prévu à l'article 5, les ressources sociales pourront être augmentées par l'émission de nouvelles actions et obligations en vertu d'une décision de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, qui fixera le taux d'émission des titres. Toutefois, les ressources à créer ne pourront, le cas échéant, dépasser le coût kilométrique à fixer par le gouvernement.

Art. 11. La somme totale effective des obligations émises ne pourra, dans aucun cas, excéder le montant versé ou libéré des actions.

Les administrateurs doivent posséder 20 actions et les commissaires 10 actions. L'assemblée générale se réunit régulièrement, au plus tard, dans la première quinzaine de juin; tout membre doit avoir 10 actions pour une voix et peut se faire représenter par un mandataire qui aura lui-même le droit de voter; nul ne peut réunir plus de 10 voix comme actionnaire et plus de 10 voix comme mandataire.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'EECLOO A BRUGES

EXPLOITÉ PAR LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'EECLOO A GAND.

(*Voir* pages 305 et 577 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Grand'Place, 6, à Bruges.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
LEFEBVRE (F.-J.),	Bourgmestre,	Président,	Iseghem.
NEELEMANS (J).	Propriétaire,	Administrateur-délégué,	Bruxelles.
DUJARDIN (J.),	Id.	Administrateur,	Bruges.
NEELEMANS (D.),	Id.	Id.	Bruxelles.
NEELEMANS (E.),	Id.	Id.	Eecloo.
LEFEBVRE (F).	Id.	Commissaire,	Iseghem.
SPROELANTS (L.),	Id.	Id.	Saint-Trond.
VERSTRAETE (C.),	Avocat,	Id.	Bruges.
THIRY (L.-G.),		Commissaire du gouvernement,	

Exploitation de 28,450 mètres (1) à la fin des exercices 1866 et 1867, y compris 2,050 mètres de parcours sur le chemin de fer de l'État, du point de bifurcation de Saint-Michel à la station de Bruges (État).

STATIONS. — **Eecloo** à : Balgerhoeke, 5 kilom.; Adeghem, 7; Maldeghem, 10; Sysseele, 19; Steenbrugge, 26 kilom.; **Bruges** (État), 28,450 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 14 mai 1867 et 12 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Cession à bail de l'exploitation de la ligne à la Société d'Eecloo à Gand, pour un terme de quinze années (à dater du 1er janvier 1867).

1867. A. R. 6 janv., conv. 25 oct. 1866, *Mon.* 10 janv., ass. gén. 21 août 1866.

La Société d'Eecloo à Gand se charge d'exploiter ou de faire exploiter par des tiers dont elle répondra, sous réserve, dans le dernier cas, d'approbation par les actionnaires de la Société d'Eecloo à Bruges, pendant toute la durée du bail, avec son matériel, son personnel et ses propres moyens, le chemin de fer actuellement en exploitation d'Eecloo à Bruges.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 1,771 mètres.

Digitized by Google

Cette exploitation commencera le premier du mois qui suivra l'approbation des présentes par le gouvernement.

L'exploitation par la Société d'Eecloo à Gand comprendra l'entretien en parfait état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des bâtiments de station, du matériel fixe, le transport des voyageurs et des marchandises, et le service télégraphique.

La Société d'Eecloo à Bruges cède à la Société d'Eecloo à Gand, avec tous leurs avantages et charges, ses conventions, en date du 30 mars et du 31 mai 1864, avec l'État belge, établissant la communauté de la station de Bruges et déterminant les conditions de parcours sur les voies de l'État entre Bruges et Steenbrugge.

La Société d'Eecloo à Gand tiendra une comptabilité distincte des recettes du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, comptabilité que l'administration du chemin de fer aura le droit de contrôler.

La Société d'Eecloo à Gand prélèvera annuellement, sur le montant des recettes brutes, une somme de 100,000 fr., à titre de frais d'exploitation. Le surplus des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une égale somme de 100,000 fr., sera attribué à la Société d'Eecloo à Bruges ; lorsque cet excédant dépassera 100,000 fr. pour une année d'exploitation, la somme supérieure à ce chiffre sera partagée par moitié entre les deux Sociétés contractantes.

Il est formellement stipulé que si les recettes brutes d'une année n'atteignaient pas le chiffre de 100,000 fr., la Société d'Eecloo à Gand ne pourrait élever de ce chef aucune réclamation, la position des parties se trouvant définitivement fixée par le résultat de chaque exercice, quel que soit le produit des exercices suivants

Le matériel roulant, mobilier, outillage, existant sur la ligne d'Eecloo à Bruges, est cédé, moyennant 390,000 fr., à la Société d'Eecloo à Gand. (*Voir* pour la notice Eecloo à Gand.)

Digitized by Google

CHEMIN DE FER D'EECLOO A GAND.

(*Voir* pages 307 et 577 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Porte d'Anvers*, 15, *à Gand*.

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.

DUJARDIN (J.),	Banquier,	Président,	Bruges.
LEFÈBVRE (FR.-J.),	Propriétaire,	Administrateur,	Iseghem.
NEELEMANS (IS.),	Id.	Id.	Bruxelles.
NEELEMANS (D.),	Id.	Id.	Id.
VERSTRAETE (C.),	Id.	Id.	Bruges.
DUJARDIN (L.),	Id.	Commissaire,	Blankeberghe.
NEELEMANS (ED.),	Id.	Id.	Eecloo.
AERNAUT (R.),	Id.	Id.	Id.
MONTHAYE,	Id.	Commissaire du gouvernement,	Bruges.
DUJARDIN (E. et J.),	Id.	Banquiers,	Id.

MM. DIRECTION ET EXPLOITATION.

AERNAUT (C.),	Directeur-gérant,	Gand.
MUÈLS (L.),	Service central et contrôle,	Id.
NEELEMANS (L.),	Service de la comptabilité générale,	Bruges.
MAVAUT (A.).	Service de la vérification,	Gand.
RYCKASEYS,	Service du mouvement,	Eecloo.
OVERDULVE,	Service de la voie,	Gand.

Exploitation de 19 kilom. (1) à la fin des exercices 1866 et 1867, dont 6,440 mètres exploités en commun avec la Société de Gand à Selzaete.

STATIONS. — **Gand** à : Wondelgem, 4 kilom.; Everghem, 7; Sleydinge, 10; Waerschoot, 15; **Eecloo**, 19 kilom.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 7 mai 1867, 5 mai et 11 juin 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Adhésion de la Compagnie de Gand à Bruges à Eecloo au tarif des voyageurs du chemin de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866. (*Voir* page 24.)

1866. Ordre de service n° 96 du 27 avril 1866. (A dater du 1er mai.) (2)

Les voyageurs en service mixte avec l'État recevront des billets directs jusqu'à destination.

(1) Les voies d'évitement ont une longueur de 5,168 mètres.
(2) Ce tarif était encore en vigueur en mai 1868.

Digitized by Google

Modification aux statuts de la Société.

1866. A. R. 24 nov., acte 31 oct. et 6 nov., *Mon.* 29 nov., ass. gén. 24 mars 1865 et 18 oct. 1866.

1° Suppression du dernier paragraphe de l'article 30 des statuts, c'est-à-dire de l'indemnité globale de 7,500 fr. accordée aux administrateurs et de 2,500 fr. pour les commissaires;

2° Le troisième alinéa de l'article 4 est remplacé par les dispositions suivantes : Dans le cas où il y aurait lieu soit de prolonger ou de modifier le chemin de fer, soit d'augmenter notablement le matériel, la Compagnie pourra créer les ressources nécessaires à cet effet par de nouvelles émissions d'actions ou d'obligations ou par des emprunts. Le nombre total des obligations émises ne pourra dépasser 8,000 et le taux de l'intérêt et du remboursement devra être le même pour tous.

Émission de 1,000 obligations de 500 fr., au taux de 380 fr.

Avis du 14 déc., ass. gén. extraord. du 18 oct.

Ces 1,000 obligations nouvelles sont assimilées aux 4,000 obligations anciennes et doivent être versées intégralement le 1er janvier 1868.

Prise à bail de l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges, pour un terme de quinze années, à partir du 1er janvier 1867.

1867. A. R. 6 janv., conv. 25 oct. 1866, *Mon.* 10 janv. ass. gén. extraord. du 21 août 1866. (*Voir* pour les conditions, Eecloo à Bruges page 139.)

Notice.

Depuis le 1er janvier 1867, la Société d'Eecloo à Gand a pris à bail l'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges (1).

L'application du dernier tarif des voyageurs de l'État, du 1er mai 1866, a principalement affecté le trafic entre Gand et Bruges

Le nombre des voyageurs qui ont fait le parcours de Gand à Bruges s'est élevé, en 1865, à 22,654 voyageurs, ayant donné une recette de 48,480 fr.; on a 15,495 voyageurs et une recette de 29,114 fr. en 1866, et le chiffre des voyageurs descend à 13,392 et la recette à 24,532 fr. en 1867.

En comparant les résultats de l'exploitation pendant la période qui a précédé immédiatement et celle qui a suivi la mise en vigueur des nouveaux tarifs en 1866, avec les mois correspondants de 1865, on obtient, pour les cinq premiers mois de 1866, une augmentation de 30.38 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 18.35 p. c. sur le chiffre de la recette; pendant les sept derniers mois, après la mise en vigueur du

(1) *Voir* pour les conditions : Eecloo à Bruges, page 139.

Digitized by Google

tarif réduit, il y a diminution de 53.71 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 61.67 p. c. sur le chiffre de la recette des mois correspondants de 1865.

En 1867, la diminution pour la période des sept derniers mois, comparée à 1865, a été de 40.88 p. c. au lieu de 53.71 p. c. sur le nombre des voyageurs et de 49.39 p. c. au lieu de 61.67 p. c. sur le chiffre de la recette.

Maintenant, si l'on tenait compte de l'accroissement constant et annuel des recettes constaté depuis le commencement de l'exploitation, accroissement qui s'est maintenu jusqu'en 1866, pendant les cinq premiers mois, pour s'arrêter avec la mise en vigueur du nouveau tarif, on aurait une augmentation de 28,262 fr. en 1866 et 43,372 fr. en 1867, soit pour l'ensemble des neuf mois : 71,634 fr.

Ainsi, l'introduction du dernier tarif des voyageurs de l'État a déjà occasionné, du 1er juin 1866 au 31 décembre 1867, une perte réelle de 71,634 fr. à la Compagnie.

Le produit du transport des marchandises s'est beaucoup accru en 1867 ; il dépasse de 29 p. c. celui de 1866, de 55 p. c. celui de 1865, et de 93 p. c. celui de 1864.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

(Voir page 310 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Moorgate-Street*, 61, *à Londres*.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRE.	— BANQUIERS.
SHEWARD (G.) Esq.,	Propriétaire,	Président et adm.-délégué,	Londres.
AUSTIN (W.) Esq.,	Avocat,	Administrateur,	Id.
BRASSEY (T.) Esq.,	Entrep. de trav. pub.,	Id.	Id.
HARRISSON (H.) Esq.,	Id.	Id.	Surbiton.
TAYLOR (H.-T.) Esq.,	Ingénieur,	Id.	Turnham-Green.
. . . . .		Comm. du gouv.,	
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Bruxelles.
CITY BANK,		Id.	Londres.
SNELLGROVE (A.) Esq.,	Secrétaire du Conseil,		Id.

Exploitation de 107 kilom., dont 8 kilom. pour le service des marchandises seulement, à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Charleroi** (État) à : La Sambre, 2 kilom.; Bomerée, 7; Jamioulx, 9; Hameau-sur-Heure, 13; Berzée, 18; **Walcourt**, 21; Silenrieux, 25; Cerfontaine, 32; Senzeilles, 35; **Mariembourg**, 46; Olloy, 52; Vierves (douane belge), 55 kilom.; **Vireux** (douane française), 63,065 mètres. — **Walcourt**, à : St-Lambert, 7 kilom.; Froimont (bifurc.), 8; Florennes, 14 kilom. — **Froimont** à Philippeville, 4,546 mètres. — **Walcourt** à : Fraire, 7 kilom.; **Morialmé** (route), 11,841 mètres. — **Mariembourg** à Couvin, 5,466 mètres. — Embranchements pour le service des marchandises seulement : Berzée à Laneffe, 4,188 mètres. — Morialmé (route) à Morialmé (minières) 1,829 mètres. — La Sambre à Marchienne, 1,596 mètres.

Notice.

L'abaissement exagéré des tarifs a fait beaucoup de tort en ne produisant pas des recettes en rapport avec l'augmentation des dépenses nécessitées par l'extension du mouvement, dépenses auxquelles la Société a dû coopérer.

Le dividende touché, pour 1866 et 1867, a été de 10 fr. par action comme les deux années précédentes.

Les conventions faites avec le Grand-Central subsistent toujours; aucun changement n'a été apporté aux droits acquis à la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse, malgré le traité passé en mars 1866 entre Anvers-Rotterdam et l'Est-Belge et celui du mois d'avril 1867 avec Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE L'EST-BELGE

FAISANT PARTIE DU GRAND-CENTRAL BELGE.

(Voir page 322 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard, 88, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— BANQUIER.
MALOU (J.),	Sénateur,	Président,	Bruxelles.
FOY (Cte),	Propriétaire,	Administrateur,	Paris.
GALOS (H.),	Id.	Id.	Id.
GRÉBAN (CH.),	Dir. de la Soc. gén.,	Id.	Ixelles-Bruxelles.
SPITAELS (F.),	Propriétaire,	Id.	Charleroi.
STOCLET (A.),	Id.	Id.	Bruxelles.
DOFFEGNIES (H.),	Dir. de la Soc. gén.,	Commissaire,	Id.
GAUCHET-LEGHAIT (A.),	Propriétaire,	Id.	Id.
LETORET (CH.),	Id.	Id.	Mons.
D'OVERSCHIE DE NEERYSSCHE (Bon),	Id.	Id.	Bruxelles.
T'KINT DE NAEYER,	Id.	Id.	Id.
VAN VOLXEM (J.),	Id.	Id.	Id.
VEYDT,	Dir. de la Soc. gén.,	Id.	Id.
DULAIT,	Propriétaire,	Comm. du gouv.,	Charleroi.
LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE,		Banquier,	Bruxelles.
VAN HOEGAERDEN (AL.),	Directeur-gérant,		Bruxelles.

Exploitation de 134,955 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867, dont 11,176 mètres pour le service des marchandises seulement.

STATIONS. — **Louvain** à : Héverlé, 3 kilom.; Weert-St-Georges, 11; Gastuche, 19; **Wavre**, 23; Limal, 26; **Ottignies**, 28; Court-St-Étienne, 31; La Roche, 36; Villers-la-Ville, 39; Tilly, 43; Marbais, 46; Ligny, 48; Fleurus; 52; Ransart, 57 kilom.; **Lodelinsart**, 60,399 mèt.; La Planche, 62 kilom.; **Charleroi** (ville-basse), 64 kilom.; Marcinelle, 64,721 mètres; **Charleroi** (État), 65,892 mètres. — **Lodelinsart** à : **Charleroi** (ville haute), 2 kilom.; Montigny-sur-Sambre, 5; **Châtelineau**, 8; Bouffioulx, 11; Acoz, 15; Gerpinnes, 18; Hensinnes, 21; Oret, 26; Morialmé (bifurcation), 28; Pavillons (Stave), 30; Florennes (Est-Belge), 33; Villers-le Gambon, 39; Merlemont, 42; **Romedenne**, 47; **Doische** (douane belge), 52 kilom.; **Givet** (douane française), 57,887 mètres. — Embranchements exploités pour le service des marchandises seulement : **Louvain** (station) à **Louvain** (bassin), 1,028 mètres. — **Lodelinsart** à Jumet, 3,786 mètres. — Embranchement de Dampremy, 766 mètres. — **Charleroi** (ville haute) à Gilly, 2,251 mètres. — Embranchement des Ardinoises, 1,780 mètres. — Embranchement des rivages, 1,565 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 17 juin 1867 et 15 juin 1868.

Digitized by Google

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Dépenses de premier établissement et d'exploitation de l'Est-Belge mises à la charge de la Société d'Anvers à Rotterdam. (*Voir* la notice.)

1866. Traité du 28 mars. (A dater du 1er mai.)

Modification aux statuts de la Société.

A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 13 mai, ass. gén. 12 avril.

L'article 6 des statuts approuvés par A. R. du 31 mars 1859 (*voir* page 327 du premier *Annuaire*) est remplacé par les dispositions suivantes :

Le fonds social est remplacé par 60,000 actions de 500 fr. chacune.

Il peut, en outre, par décision de l'Assemblée générale, être émis des obligations, dont le montant total, calculé à raison de vingt fois leur intérêt annuel, ne peut dépasser la somme versée sur les actions (1).

Délibération sur un traité d'exploitation, par le Grand-Central-Belge, des lignes de Landen à Hasselt et de Hasselt à Maestricht et Aix-la-Chapelle.

1867. Ass. gén. ord. et extraord. des 17 juin et 1er juillet, *Mon.* 4 août.

Le traité proposé et le projet de convention à conclure avec la Société d'Anvers à Rotterdam ont été approuvés par l'Assemblée générale des actionnaires du 1er juillet (2).

Notice (3).

L'année 1866, par des causes diverses bien connues, a été mauvaise pour presque toutes les Compagnies de chemins de fer, l'abaissement excessif des tarifs de l'État y a beaucoup contribué en les mettant dans l'alternative ou de renoncer aux transports ou de suivre l'État dans la voie de réduction des tarifs.

En effet, les transports pondéreux ayant, d'année en année, suivi une progression constante sur les lignes de l'Est-Belge (4), la situation de la Société serait tout autre si les prix de ces transports avaient pu être maintenus à un taux plus élevé.

(1) L'Est-Belge a émis 40,260 actions de 500 fr., soit 20,130,000 fr. Les obligations calculées d'après la règle généralement admise, au pair de 5 p. c., c'est-à-dire à vingt fois l'intérêt, représentent un capital de 11,069,800 francs.

Il reste donc, dans les limites du capital-actions, une somme de 9,060,200 fr., dont l'émission, calculée à 300 fr. pour 15 fr. d'intérêt, peut avoir lieu, en vertu de l'A. R. du 7 mai 1866.

(2) *Voir* plus loin le sommaire des arrêtés du Grand-Central, pour les conditions du traité d'exploitation d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen.

(3) *Voir* la notice du Grand-Central-Belge.

(4) *Voir* page 332 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

Le prix de transport des charbons de Charleroi à Louvain, fixé par l'acte de concession à fr. 4-90 par tonne, en 1852, avait déjà dû être réduit à fr. 3-20 en 1858.

Le chiffre de la recette par train-kilomètre fait ressortir l'influence des abaissements de tarifs sur le produit net. Ainsi, sur les lignes de l'Est-Belge, le train-kilomètre a produit : 5,898 en 1858; 5,446 en 1859; 5,221 en 1860; 5,163 en 1861; 4,282 en 1862; 4,166 en 1863 et seulement 3,856 en 1866.

Avec des tarifs rémunérateurs, même bien inférieurs à ceux qui étaient établis dans l'acte de concession, on aurait pu distribuer des dividendes au delà des intérêts, puisque le trafic n'a pas fait défaut.

Les dépenses d'exploitation demeurent constantes, quel que soit le prix des transports. Le bénéfice net des trains-kilomètres, qui était de 2,538 fr. en 1858, descend à 1,357 fr. sous le régime des tarifs en 1863.

L'extension des lignes de l'Est-Belge a exercé une influence favorable sur les recettes de la tonne embarquée, dont le produit moyen, de fr. 1-27 en 1862, atteint fr. 1-52 en 1863; mais il est à remarquer que la section de Lodelinsart à Givet est exploitée toute l'année et celle de Louvain à Herenthals à partir du mois de février 1863. Depuis la fusion avec la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, ce produit moyen s'est élevé à 3 fr.

L'ouverture de la section de Turnhout à Tilbourg a eu lieu le 1er octobre 1867; son prolongement jusqu'à Utrecht doit être terminé en 1870 par le gouvernement hollandais; alors la voie ferrée sera non-interrompue de Givet et de Vireux à Utrecht, et formera le chemin le plus direct de l'est de la France et du centre de la Belgique vers Utrecht et Amsterdam et leurs aboutissants.

Comme nous le verrons plus loin, par un traité passé le 28 mars 1866 avec la Société d'Anvers à Rotterdam, l'Est-Belge n'a plus à se préoccuper, en quoi que ce soit, des dépenses de l'exploitation; la recette seule l'intéresse, et comme l'avenir se présente sous de bons auspices, que les tarifs, déjà relevés pour les marchandises en févier 1868, devront nécessairement, par la suite, arriver à un taux rationnel pour les divers transports par chemin de fer, tout fait présager que la Société finira par voir prospérer ses recettes et compenser les pertes des mauvaises années.

La part de l'Est-Belge dans les bénéfices de l'exploitation, qui avait été de 1,310,086 fr. en 1865, a été de 1,165,359 fr. en 1866; cette dernière somme ayant été presque entièrement absorbée par les charges de la Société, les actions ne recevront aucun dividende en 1866; c'est, depuis 1856, la seconde fois, avec l'année 1863, que la Société se trouve dans de pareilles conditions.

Malgré les mauvais tarifs et les circonstances anormales de 1867, la

Digitized by Google

progression des recettes brutes de l'ancien réseau du Grand-Central, dont l'Est-Belge fait partie, a été d'environ 5 p. c. (1).

Cependant, de même qu'en 1866, il n'a pas été attribué d'intérêt aux actions de l'Est-Belge.

Pour assurer l'avenir du Grand-Central Belge, qui n'a pu être constitué à l'état de Société anonyme, les Sociétés fusionnées ont dû faire face aux dépenses et améliorations nécessaires à la prospérité de l'entreprise.

C'est ainsi que l'Est-Belge a été obligé, pour sa quote-part, d'augmenter son capital de premier établissement de 6,000,000 de fr. Cette somme doit être remise à la Société d'Anvers à Rotterdam, qui s'est chargée à forfait de toutes les dépenses, d'après un traité passé le 28 mars 1866 (*voir* ci-après).

La somme de 6,000,000 de fr. à payer à la Société d'Anvers à Rotterdam et dont 4,000,000 de fr. étaient versés à la fin de 1867, ont augmenté les charges de l'Est-Belge, qui, après le payement terminé des 6,000,000 de fr., ne pourra plus, à quelque titre que ce soit, être tenu à aucun déboursé, jusqu'à ce que les recettes brutes du Grand-Central aient atteint 12,500,000 fr. Ces recettes ont été de 9,282,252 fr. en 1867.

On peut donc dire que la Société sème actuellement pour récolter dans un temps qui n'est pas éloigné, sa part dans les recettes brutes devant être indépendante des dépenses d'exploitation et de premier établissement à partir de 1869.

Un traité a été conclu avec la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen, qui a cédé à bail son exploitation au Grand-Central à dater du 1er août 1867 (2).

L'Est-Belge, d'après son traité précité avec la Société d'Anvers à Rotterdam, n'intervient pas dans les dépenses à faire pour la mise en bon état du matériel et des voies d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

Lorsque la recette kilométrique atteindra 20,000 fr., les 55 p. c. attribués à l'exploitant suffiront, aux termes du traité, pour compenser le prélèvement de 650,000 fr. stipulé en faveur d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

Au delà de 20,000 fr., il y aura profit pour la masse et par conséquent pour l'Est-Belge. L'on est en droit d'espérer bientôt d'obtenir ce chiffre de recette kilométrique, la ligne d'Anvers à Aerschot ayant réalisé, en 1866, 20,300 fr. par kilomètre et la section d'Aerschot à Hasselt, ouverte le 1er juillet 1865, 14,700 fr.

Nous allons maintenant donner un résumé du traité du 28 mars 1866 passé avec la Société d'Anvers à Rotterdam.

(1) 8,747,775 fr. en 1866 et 9,282,252 fr. en 1867 (non compris, en 1867, les recettes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen).

(2) *Voir* plus loin le sommaire des arrêtés du Grand-Central Belge.

Digitized by Google

Ce traité à forfait, ratifié par l'Assemblée générale extraordinaire du 12 avril suivant, affranchit l'Est-Belge des dépenses d'exploitation, quelle qu'en soit la nature ou l'objet, sans aucune exception ni réserve, et arrête définitivement les comptes du premier établissement ainsi que l'augmentation constante dans les recettes du Grand-Central, d'après les bases et dans les proportions arrêtées précédemment (1).

La Société d'Anvers à Rotterdam a droit :

1° A un prélèvement annuel fixe, calculé à raison de 4,000 fr. par kilomètre de route pour une recette de 20,000 fr. et au delà ; 4,100 fr. pour 19,000 fr. ; 4,200 fr. pour 18,000 fr. et ainsi de suite, c'est-à-dire 100 fr. de plus par 1,000 fr. de recette kilométrique moindre que 20,000 fr., jusqu'à une recette inférieure à 12,000 fr., qui lui attribue 4,900 fr., comme maximum, au lieu de 4,000 fr. ;

2° Un prélèvement proportionnel de 35 p. c. sur le montant de toutes les recettes de l'exploitation.

Ainsi, le premier prélèvement est en raison inverse de la recette kilométrique ; le second est proportionnel à la recette brute.

Pour indemniser la Société d'Anvers à Rotterdam des dépenses nécessaires pour la mise en bon état du matériel et des voies, pour l'achat de matériel et pour tous les travaux à effectuer aux gares, aux ateliers, etc., la Société de l'Est-Belge doit lui payer une somme de 6,000,000 de fr. du 1er juin 1866 au 1er novembre 1868.

Indépendamment de cette somme, la Société d'Anvers à Rotterdam a droit à prélever annuellement sur le bénéfice net des recettes communes une somme de 340,000 fr., qui devra être employée en dépenses de premier établissement (2).

Dans le cas où il ne serait pas fait emploi en totalité de ce prélèvement, la partie libre de tout engagement sera répartie entre les deux Sociétés dans la proportion de leurs parts dans les bénéfices.

La Société de l'Est-Belge ne pourra, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, être tenue à aucun déboursé, jusqu'à ce que les recettes du Grand-Central aient atteint 12,500,000 fr. (3). Lorsque cette recette sera dépassée, les excédants pourront être employés à l'amélioration de la chose commune ; c'est la seule part d'intervention pécuniaire qui puisse être à la charge de l'Est-Belge dans l'avenir.

(1) *Voir* Grand-Central Belge, page 368 du premier *Annuaire*.

(2) Ce prélèvement n'a pas été opéré pour 1866, mais le droit de la Société d'Anvers à Rotterdam a été expressément réservé et l'Est-Belge sera débité de sa part de ce prélèvement, dont l'emploi a été justifié conformément à la convention du 28 mars 1866, qui a pris cours le 1er mai suivant.

(3) Ces recettes ont été de 8,747,775 fr. en 1866, et de 9,282,252 fr. en 1867 (déduction faite, en 1867, de la part des recettes des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen).

Digitized by Google

COMPAGNIE POUR L'EXPLOITATION

DES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT NÉERLANDAIS.

(*Voir* page 339 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE SOCIAL : *A La Haye.*

MM. CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE SURVEILLANCE.

VAN HEUKELOM (F.),	Président,	Amsterdam.
JACOB (F.-S.),	Vice-Président,	Rotterdam.

MM. COMITÉ DE DIRECTION.

DE BROUWER VAN HOGENDORP (F.),	Vice-Prés. fais. fonct. de Présid.,	La Haye.
VAN HEUKELOM (H.-P.),	Membre de la direction,	Id.
TESTAS (W.),	Id.	Id.
FYNJE (J.-G.-W.),	Id.	Id.
QUACK (H.-P.-G.),	Secrétaire de la Compagnie,	Id.

VAN PANHUYS (Chev^r C.-A.-E.-A.),	Commissaire du gouvernement,	La Haye.

RAILS EN MÈTRES. — LIGNES OUVERTES. — DATES DE L'EXPLOITATION.

22,136	— Breda à Tilbourg.	— 5 oct.	1863.
26,276	— Harlingen à Leeuwarden.	— 27 id.	id.
12,905	— Roosendaal à Bergen-op-Zoom.	— 23 déc.	id.
30,030	— Arnhem à Zutphen.	— 1er fév.	1865.
17,035	— Tilbourg à Boxtel.	— 2 mai	id.
16,256	— Zutphen à Deventer.	— 2 août	id.
55,472	— Almelo à Salzbergen.	— 18 oct.	id.
45,150	— Hengelo à Zutphen.	— 1er nov.	id.
69,642	— Venlo à Maestricht.	— 21 id.	id.
54,157	— Leeuwarden à Groningen.	— 1er juin	1866.
8,050	— Hengelo à Enschedé.	— 1er juillet	id.
17,894	— Moerdyk à Breda.	— id.	id.
19,811	— Boxtel à Eindhoven.	— id.	id.
58,345	— Liége à Hasselt avec embranchement vers Ans (État) et Munsterbilsen.	— id.	id.
59,174	— Hasselt à Eindhoven.	— 20 id.	id.
29,546	— Deventer à Zwolle.	— 1er oct.	id.
51,929	— Venlo à Eindhoven.	id.	id.
1,180	— Embranchement de Hasselt au canal.	— 15 nov.	id.
594,968	mètres.		

Digitized by Google

Le raccordement de Venlo à la frontière Prussienne (chemin de fer du Berg et de la Marche), quoique construit aux frais de l'État, est exploité depuis le 29 octobre 1866 par l'administration Allemande (longueur 2,813 mètres).

Le 30 mai 1868 a eu lieu l'ass. gén. des actionnaires pour l'exercice 1867.

Notice.

La notice insérée dans l'*Annuaire* précédent, après avoir indiqué la constitution de la Compagnie, donnait le relevé de son réseau de voies ferrées, qui présentait, à la date du 25 avril 1867, un développement total de 605 kilomètres.

Depuis cette époque, de nouvelles sections ont successivement été livrées à la circulation, de sorte qu'au mois de mars 1868 l'exploitation de la Compagnie embrasse :

			kilomètres.
A. — *Lignes de l'État.*			
Ligne du Nord :	de Harlingen à Groningue		80
Lignes de l'Est :	Arnhem par Zutphen et Zwolle à Heerenveen		141
—	Zutphen par Hengelo à la frontière prussienne (Glanerbeek)		60
Lignes du Sud :	Maestricht-Moerdyck et Boxtel-Vught		206
—	Roosendaal-Bergen-op-Zoom		13
B. — *Lignes concédées.*			
Almelo-Salzbergen		55	
Liégeois-Limbourgeois :	d'Eindhoven par Hasselt et Tongres à Liége (Vivegnies), Ans (État) et Flemalle et divers embranchements	135	
			190
	TOTAL GÉNÉRAL		690

En ce qui concerne les résultats de l'exercice 1866, il suffit de faire remarquer qu'une exploitation qui, au 1er janvier, n'embrassait que 295 kilomètres, et qui s'est accrue dans le courant de l'année à 598 kilomètres (1), ne saruait être considérée comme s'étant faite dans des con-

(1) Y compris 2,813 mètres exploités jusqu'au 28 octobre 1866, de Venlo à la frontière prussienne.

Digitized by Google

ditions normales, surtout si l'on ne perd pas de vue que ce ne sont que des tronçons séparés et qu'aucune grande ligne n'était encore achevée. Ajoutez à cela la guerre, le choléra et la peste bovine, et il sera facile de comprendre que le résultat, quelque peu satisfaisant qu'il ait été, a encore surpassé ce que l'on était en droit d'attendre.

Par suite des conditions exceptionnellement défavorables dans lesquelles s'est faite l'exploitation dans les premières années de l'existence de la Compagnie, il est impossible de former un jugement basé sur les chiffres que nous donnons plus loin. Le seul chiffre important constaté c'est la diminution de la dépense par kilomètre, à mesure que l'exploitation prend de l'extension et que les sections isolées se soudent les unes aux autres.

Si l'on ajoute que les dépenses de l'exercice 1867 sont restées encore au-dessous de celles de 1866, malgré un accroissement de recettes assez important, ce fait seul doit suffire pour faire augurer favorablement de l'avenir d'une entreprise, qui aura à desservir, lorsque son réseau sera entièrement achevé, un trafic local considérable dans des contrées riches et populeuses, et qui se trouvera en outre en possession de la ligne la plus directe d'Amsterdam et de Rotterdam vers l'Allemagne septentrionale d'un côté, et vers l'est de la France et de la Belgique, vers le sud-ouest de l'Allemagne et vers la Suisse de l'autre; enfin, ces voies ferrées relieront plus tard Flessingue, un des beaux ports de mer de l'Europe Occidentale, à tous les centres de production qui, jusqu'à ce jour, sont forcés d'écouler leurs produits par les débouchés beaucoup moins favorablement situés, d'Anvers et du Havre.

Avant de donner un résumé des résultats de l'exploitation depuis l'année 1864, nous signalerons que, sur un mouvement de 1,291,071 voyageur, en 1866, à part quelques légères contusions, il n'y a eu aucun voyageur blessé par le fait du service ou par leur propre fait. On a eu, parmi les agents de l'administration, cinq blessés et quatre morts des suites de leurs blessures ; une personne étrangère à l'administration a été blessée par imprudence.

Digitized by Google

Recettes brutes de l'exploitation.

NATURE DES TRANSPORTS.	TOTAL DES RECETTES (en francs).		
	1864.	1865.	1866.
Voyageurs	291,145	730,590	1,843,371
Bagages et chiens	14,282	30,508	76,721
Marchandises	60,829	177,954	802,832
Bestiaux et équipages	25,112	29,612	75,022
Produits extraordinaires	844	4,130	2,391
Total partiel	392,212	972,794	2,800,337
Marchandises par trains spéciaux	91	52,835	105,113
Recettes diverses telles que : télégraphe, chargement et déchargement, location de matériel, etc.	28,093	255,651	464,169
Total des recettes brutes	420,396	1,281,280	3,369,619 (1)
	Recettes par kilom. de voie.		
Voyageurs	4.748	5,471	4,322
Bagages et chiens	233	228	180
Marchandises	992	1,332	1,882
Bestiaux et équipages	410	222	176
Produits extraordinaires	14	31	5
Total partiel	6,397	7,284	6,565
Marchandises par trains spéciaux	1	396	247
Recettes diverses, telles que : télégraphe, chargement et déchargement, location de matériel, etc.	458	1,914	1,088
Recettes par kilom. de voie	6,856	9,594	7,900 (1)
Dépenses par kilom. de voie	7,688	7,431	6,615
Bénéfice par kilom. de voie	— 832	+ 2.163	+ 1,285 (1)
Longueurs moyennes exploitées (mètres).	61,317	133,543	426,526 (2)

Résumé de l'exercice 1867 (longueur moyenne exploitée : 601,863 mètres).

Totaux en francs des :			Par kilom. de voie.		
Recettes avec garantie.	Dépenses.	Bénéfices.	Recettes avec garantie.	Dépenses.	Bénéfices.
4,993,387	3,783,724	1,209,663	8,297	6,287	2,010

(1) Sans la garantie de 57,500 fr. pour l'exploitation du Liégeois-Limbourgeois pendant six mois. Avec la garantie, on obtient une recette totale de 3,427,119 fr. et une recette kilométrique de 8,035 fr., et par suite un bénéfice de 1,420 fr. au lieu de 1,285 fr.

(2) Y compris le réseau du Liégeois-Limbourgeois, qui a été repris par la Comp., à partir du 1er juillet 1866.

Digitized by Google

Dépenses de l'exploitation.

NATURE DES DÉPENSES.	TOTALES en 1866.	PAR KILOM. DE VOIE.		
		1864.	1865.	1866.
Administration centrale.	369,415	2,721	1,639	866
Voie, travaux, télégraphe	686,471	1,196	1,467	1,609
Exploitation	893,084	1,787	2,258	2,094
Traction et matériel.	834,667	1,870	1,974	1,957
Magasin.	20,425	114	93	48
Transport par eau	17,519	»	»	41
TOTAL GÉNÉRAL (francs). . .	2,821,581	7,688	7,431	6,615

Parcours kilométrique des trains, des locomotives et du matériel en 1866.

Parcours kilométrique des trains ordinaires. .	1,373,767	1,427,494
Id. id. spéciaux . .	49,266	
Id. id. de service. .	4,461	

Le parcours des locomotives a été de 1,507,574 kilom.; de plus, elles ont fait le service de réserve et de manœuvre pendant 58,324 heures.

Le parcours du matériel à voyageurs et à marchandises a été, savoir :

Sur les lignes de la Compagnie. . .	22,698,450	essieux-kilomètres.
Id. étrangères.	3,173,310	id.
TOTAL. . .	25,871,760	id.

Le matériel étranger a fourni, sur les lignes de la Compagnie, un parcours de 2,812,266 essieux-kilomètres.

Consommation. — La consommation par locomotive-kilomètre (en comptant pour 5 kilomètres une heure de stationnement ou de manœuvre) a été de :

8.441 kilogrammes de houille.
0.0438 litres d'huile.
0.0105 kilogrammes de graisse.

Matériel roulant au 1er janvier 1867.

10 locomotives à voyageurs.
61 id. mixtes.
6 id. à marchandises (fortes).
3 locomotives-tenders à marchandises (fortes).
3 petites locomotives pour service de gare.

83 locomotives.

		Nombre de places disponibles.	
4	voitures de 1re classe	96	6,124
57	id. mixtes de 1re et 2e classe	2,052	
7	id. id. de 1re, 2e et 3e classe	256	
6	id. de 2e classe	240	
79	id. de 3e id.	3,480	

2 bureaux de poste ambulants.

		Capacité en tonnes.	
57	fourgons à bagages	558	14,558
145	waggons à marchandises fermés.	1,450	
67	id. à bétail couverts.	670	
40	id. à id. ouverts	400	
75	id. à cavaliers.	750	
1.041	id. à marchandises ouverts	9,940	
79	id. à id. plats	790	

1,659 dont 1,126 ont été construits dans les ateliers de la Compagnie, à Utrecht.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Exploités depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.

(*Voir* page 342 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Morgate-Street*, 61, *à Londres*.
SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ DE LA FLANDRE OCCIDENTALE : *Place de la Station, à Bruges*.
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *Station du chemin de fer, à Courtrai*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRE. —	BANQUIERS.
ROBERT TEMPLE FRÈRE, Esq.,	Propriétaire,	Président,	Londres.
ALEXANDER GREIG, Esq.,	Id.	Administrateur,	Id.
EDWARD WAUGHAN RICHARDS, Esq.,	Id.	Id.	Id.
THOS. DYER EDWARDES, Esq.,	Id.	Id.	Id.
THOS. ROBT. TUFNELL, Esq.,	Id.	Id.	Id.
MOSSELMAN (J.-G.),	Id.	Commiss. du gouv.,	Bruxelles.
GLYN MILLS CURRIE ET Cie,	Id.	Banquier,	Londres.
BRUGMANN,	Id.	Id.	Bruxelles.
VANDERHOYSTADT,	Id.	Id.	Bruges.

CHANTRELL (A.-W.),	Directeur de la Société anonyme,	Bruges.
SMITH (F.),	Secrétaire du Conseil d'administration,	Londres.
VANDEN BOGAERDE (E.),	Directeur de l'exploitation,	Courtrai.

Exploitation de 120,995 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867 (1).

STATIONS. — **Bruges** (station) à : Lophem, 5,972 mètres ; Zedelghem, 9,490 ; **Thourout**, 17,555 ; Lichtervelde, 22,340 ; Gits, 25,810 ; Beveren, 28,317 ; **Roulers**, 30,973 ; Rumbeke, 33,385 ; Iseghem, 37,884 ; Ingelmunster, 41,010 ; Lendelede, 44,146 ; Heule, 48,790 ; **Courtrai**, 52,046 mètres. — **Courtrai** à : Wevelghem, 6,648 mètres ; Menin, 11,889 ; Wervicq, 17,040 ; Comines, 20,688 ; **Ypres**, 38,422 ; Vlamertinghe, 37,240 ; **Poperinghe**, 43,511 mètres. — **Ingelmunster** à : Meulebeke, 5,507 mètres ; **Thielt**, 10,761 ; Aerseele, 17,055 ; Grammene, 21,139 ; **Deynze**, 25,438 mètres.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Prorogation au 3 octobre 1866 et ensuite au 1er mars 1867 du délai fixé pour l'exécution du chemin de fer de Poperinghe à la frontière.

1866. A. R. 31 mars, *Mon.* 6 avril et A. R. 12 oct., *Mon.* 19 oct. (2).

Souscription publique de 6,000 obligations, au capital de 500 fr., émises à fr. 277,50.

1867. Ouverte les 27, 28 et 29 mai.

Ces obligations, à 15 fr. d'intérêt annuel, font partie des 30,000 obligations que la Société a été autorisée à émettre, par A. R. du 26 juil-

(1) Le 12 avril 1868 a eu lieu l'ouverture de la ligne directe de Roulers à Ypres, dont les stations sont : *Roulers* à Moorslede-Passchendaele, 9,275 mètres ; Zonnebeke, 13,649 ; Ypres, 22,466 mètres.

(2) Un décret impérial, du 19 décembre 1866, a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Hazebrouck à la frontière de Belgique

Digitized by Google

let 1865 (1), pour la construction de la ligne directe de Roulers à Ypres et pour celle de Poperinghe à la frontière.

Notice.

Des difficultés ont surgi au sujet des droits des possesseurs d'actions privilégiées et d'actions primitives, touchant l'emploi des dividendes à distribuer après le payement de 5 1/2 p. c. d'intérêt sur les actions privilégiées et 5 p. c. sur les actions primitives. Le différend soumis à des arbitres a été décidé en faveur des porteurs d'actions primitives.

D'après la décision prise par le Conseil d'administration, l'excédant disponible, supérieur à fr. 10-94 1/2, sera alloué aux actions primitives jusqu'à un revenu de fr. 15-21, c'est-à-dire de 5 p. c. de la somme versée par action.

Les actions privilégiées participeront au dividende lorsqu'il dépassera cet intérêt de fr. 15-21 par action; or, ce dividende ayant été de fr. 11-56 1/2 en 1866 et de fr. 12-81 1/2 en 1867 (son taux le plus élevé les années précédentes avait été de fr. 10-94 1/2), il y a tout lieu de supposer qu'en 1871 ce revenu sera dépassé, et alors les actions privilégiées prendront leur part de l'excédant avec les actions primitives.

En effet, d'après le contrat de cession de l'exploitation de ses lignes, la Société doit toucher annuellement 900,000 fr., à partir de 1871, après avoir reçu successivement 800,000 fr. en 1865, 1866 et 1867, 825,000 fr. en 1868 et 850,000 fr. en 1869 et 1870.

Le Conseil d'administration a été autorisé à constituer un fonds de réserve de 12,500 fr., chaque fois que le dividende semestriel dépassera fr. 6-25 par action; cette somme a été portée au bilan du deuxième semestre de l'exercice 1867. Ce capital restera la propriété des actionnaires primitifs; il cessera d'y être pourvu à partir du moment où le fonds de réserve, prescrit par les statuts, sera mis en emploi.

La ligne directe de Roulers à Ypres a été ouverte au service des voyageurs et des marchandises le 12 avril 1868; le même mois, ont eu lieu les ouvertures des lignes de Courtrai à Audenarde et d'Ostende à Thourout; le 10 février 1868, la ligne de Nieuport à Dixmude a également été mise en exploitation.

La Compagnie a donc tout lieu de se louer de sa fusion avec la Société générale d'exploitation, qui a si habilement coordonné les lignes de son réseau, en formant divers groupes d'une étendue de 671 kilomètres, dont 93 kilomètres de chemins industriels, à la date du 12 avril 1868.

Les grands parcours sont une des premières conditions de succès sous tous les rapports, la multiplicité des relations donnant une réaction mutuelle de toutes les parties sur chacune d'elles.

(1) *Voir* page 345 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER FRANCO-BELGE-PRUSSIEN.

(*Voir* page 356 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRE.	
DE BROU (Bon F.),	Propriétaire,	Admin.,	Bruxelles.
CAILLOUX (Ch.),	Id.	Id.	Paris.
DELFOSSE D'ESPIERRES (Bon Ch.),	Id.	Id.	St-Josse-ten-Noode lez-Bruxelles.
FORCADE (Eug.),	Id.	Id.	Paris.
ENGEL (E.),	Cons. int. de S. M. le Roi de Prusse, etc.	Id.	Berlin.
D'HOFFSCHMIDT DE RESTEIGNE (C.),	Ministre d'État,	Id.	Bruxelles.
LEJEUNE (J.),	Adm. de la Banque de l'Ind. à Anvers.	Id.	Anvers.
MATTONET (E.-J.),	Propriétaire,	Id.	St-Vith (Prusse).
ROYER DE BEHR (A.),	Représentant,	Id.	Bruxelles.
DE BAILLET LATOUR (Cte G.),	Id.	Id.	Id.
DE RENESSE (Cte C.),	Propriétaire,	Id.	Liége.
DE MACAR (Ch.),	Id.	Id.	Château de Bellair, près Liége.
HENROZ (J.-A.),	Id.	Comm.,	Champlon (province de Luxembourg).

L'étendue de la concession est d'environ 600 kilomètres.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

La Société n'est point dissoute. Elle est en instance près du gouvernement pour obtenir :

1° La réduction du réseau qui lui avait été concédé. Elle voudrait se borner à exécuter la grande ligne de Sedan à Aix-la-Chapelle et un embranchement de Bastogne sur Marche ;

2° Elle demande une garantie d'intérêt pour la partie située entre Libramont et la frontière française, près de Bouillon.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE GAND A TERNEUZEN

Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 360 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *Place d'Artevelde, 7, à Gand.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
VANDERSTICHELEN (F.),	Avocat,	Admin.-délégué,	Gand.
VAN DE WOESTYNE (H.),	Admin. de la Banque de Flandre,	Administrateur,	Id.
DAELE (A.),	Banquier,	Id.	Id.
DAMMEKENS (J.),	Propriétaire,	Id.	Id.
DEMAERE-LIMNANDER (A.),	Id.	Id.	Id.
MECHELYNCK (F.),	Présid. de la Banque de Flandre,	Id.	Id.
TYDGADT (L.),	Avocat,	Id.	Id.
ANTHEUNIS-VANDENBERGHE (A.),	Receveur communal,	Commissaire,	Id.
DELECOURT (A.),	Ingénieur,	Id.	Bruxelles.
DUBOIS (E.),	Propriétaire,	Id.	Gand.
GROVERMAN (O.),	Avocat,	Id.	Id.
MARNHOUT (H.),	Notaire,	Id.	Assenede.
MAUS (C.),	Ingénieur en chef.		

La section de Gand à Zelzaete, de 19,361 mètres, a été mise en exploitation le 20 décembre 1865 pour le service des marchandises, et le 1er janvier 1866 pour celui des voyageurs et des marchandises.

Exploitation de 19,361 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Gand** (Eecloo) à : Wondelghem, 4,529 mètres ; Langerbrugge, 7,911 ; Terdonck-Cluysen, 12,559 ; Ertvelde, 15,653 ; Zelzaete, 19,361 mètres (1).

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 1867 et 29 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Jonction de la concession du chemin de fer de Gand à Terneuzen sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.

1867. Conv. 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

A Neuzen, le chemin de fer sera relié avec le port extérieur, de manière que les marchandises puissent être transbordées directement des navires sur les waggons et réciproquement, et à Sluiskil, le chemin de fer se dirigeant vers Gand sera raccordé avec celui de Saint-Nicolas à Neuzen.

N. B. Voir la notice de la Société d'exploitation de chemins de fer.

(1) Un raccordement de 1,889 mètres relie Gand (Eecloo) à Gand (station de l'État).

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE GEMBLOUX A LA MEUSE.

(*Voir* page 563 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	
BEAUMONT (W.-H.),	Banquier,	Administrateur,	Birmingham.
DE MONTPELLIER (CH.),	Représentant,	Id.	Namur,
D'HOFFSCHMIDT (C.),	Ministre d'État,	Id.	Pont-d'Oye.
JONES (J.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
ROYER DE BEHR (A.),	Représentant,	Id.	Namur.
WITWORTH-SHAW (J.),	Négociant,	Id.	Birmingham.
LEMPRIÈRE (CH.),	Avocat,	Commissaire,	Londres.
WEBER (H.),	Id.	Id.	Bruxelles.
WIELMANCKER (E.-P.),	Industriel,	Id.	Id.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

1866. A. R. 2 janv., acte 21 oct., *Mon.* 5 janv.

Établis. de la Société an. — Approb. des statuts.

Capital social 21,000 actions de 500 fr. chacune. Il pourra être émis 42,000 obligations au capital nominal de 500 fr. rapportant 15 fr. d'intérêt annuel. Le capital pourra être augmenté dans le cas où la Société construirait d'autres lignes dont elle obtiendrait la concession, ou bien pour la construction d'une seconde voie.

Les administrateurs doivent posséder chacun 50 actions et les commissaires 20 actions entièrement libérées. L'assemblée générale se réunit régulièrement chaque année le deuxième lundi du mois d'avril. Tout membre doit avoir 10 actions pour une voix et ne peut se faire représenter que par un mandataire actionnaire lui-même et ayant droit de voter.

Cette Société n'avait pas encore commencé les travaux d'exécution du chemin de fer au 1er juin 1868. Elle n'est pas dissoute, mais elle est en voie de transformation.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU GRAND-CENTRAL BELGE.

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'EST-BELGE, DE LOUVAIN A HÉRENTHALS ET D'HÉRENTHALS A TILBOURG, DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE, D'ANVERS A ROTTERDAM ET BREDA, D'ANVERS A HASSELT, DE LANDEN A HASSELT ET DE HASSELT A MAESTRICHT ET AIX-LA-CHAPELLE.

(*Voir* page 365 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles.*

MM.	COMITÉ MIXTE GÉNÉRAL.		
MALOU (J.),	Présid. de l'Est-Belge,	Président,	Bruxelles.
STOCLET (A.),	Président d'Anvers-Rotterdam,	Membre du Comité,	Id.
SHEWARD (G.),	Président de Sambre et-Meuse,	Id.	Londres.
Un des Présidents d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen,		Id.	Maestricht et Aix-la-Chapelle.
MACKENZIE-SHAW (W.),	Adm.-délég. d'Anvers-Rotterdam,	Id.	Saint-Germain.
. . . . .	Admin. de l'Est-Belge,	Id.	
SOMMER (M.),	Direct. spéc. d'Aix-la-Chapelle-Maestricht,	Id.	Aix-la Chapelle.
URBAN (J.),	Direct. gén. du Grand-Central,	Membre du Comité et secrétaire,	Bruxelles.

MM.	COMITÉ D'EXPLOITATION.		
STOCLET (A.),	Président d'Anvers-Rotterdam,	Président,	Bruxelles.
SHEWARD (G.),	Président de Sambre-et-Meuse,	Membre du Comité,	Londres.
MACKENZIE-SHAW (W.),	Adm.-délég. d'Anvers-Rotterdam,	Id.	Saint-Germain.
URBAN (J.),	Direct. gén. du Grand-Central,	Id.	Bruxelles.
STOCLET (V.),	Secrétaire du Comité.		Id.

MM.	DIRECTION, EXPLOITATION ET SECRÉTARIAT.	
URBAN (J.),	Directeur général et directeur de l'exploitation,	Bruxelles.
URBAN (M.),	Ingénieur en chef, directeur de la traction et du matériel,	Id.
DESPRET (ED.),	Ingénieur en chef, directeur des voies et travaux,	Id.
DEMUNCK (AL.),	Chef de la comptabilité générale,	Id.
MOREAU (M.),	Chef du service commercial,	Id.
PARTORS (AD.),	Chef du service des recettes,	Id.
MONNON (C.),	Chef du mouvement,	Id.
FRANÇOIS (P.),	Chef du service des dépenses,	Id.
STOCLET (V.),	Secrétaire du Comité d'exploitation,	Id.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 2 mai 1867 et 7 mai 1868.
(Anvers-Rotterdam et Grand-Central Belge.)

Digitized by Google

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

—

Adhésion du Grand-Central Belge au tarif des voyageurs du chemin de fer de l'État, introduit par l'A. M. du 20 mars 1866. (*Voir* page 24.)

1866. Ordre de service n° 96 du 27 avril. (A dater du 1er mai.) (1)

Les voyageurs en service mixte avec l'État reçoivent des billets directs jusqu'à destination.

Agrandissement de la station de Lodelinsart.

A. R. 21 mai. *Mon.* 23 mai.

Le développement continu du trafic a nécessité : 1° de nouvelles voies de garage ; 2° une remise aux locomotives ; 3° un atelier de visite et de réparation.

Nouveau tarif mixte pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux entre les stations du chemin de fer de l'État et celles du Grand-Central Belge. (*Voir* A. M. 24 déc. 1867.)

Avis du ministère, *Mon.* 26 octobre.

Ce tarif sera mis en vigueur à partir du 1er novembre 1866.

A part quelques exceptions, les conditions réglementaires du tarif intérieur de l'État du 1er mai 1866 sont, de même que la classification, applicables de tous points aux transports mixtes.

Cession de l'exploitation des lignes de Hasselt à Aix-la-Chapelle et de Hasselt à Landen au Grand-Central Belge, à partir du 1er août 1867.

1867. A. R. 30 juillet, acte 13 juillet, traité 19/29 avril, *Mon.* 4 août.

Cette cession, qui comprend, en général, tout ce qui est affecté au service de l'exploitation, est faite libre de toutes dettes.

Ne sont pas compris dans la cession : les houillères domaniales de Kerkraede avec l'embranchement à construire de Kerkraede vers Timpelveld, et l'embranchement du point de jonction près Richterich jusqu'à Kolscheid et la houillère de Kampschen.

L'administration du Grand-Central Belge sera substituée aux droits et obligations résultant pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht des traités du 15 avril et du 3 mai 1853, par lesquels elle a acquis l'exploitation de la ligne de Hasselt à Landen.

L'administration du Grand-Central devra justifier, avant le 1er jan-

(1) A partir du 1er octobre 1867, le Grand-Central a dénoncé les conventions du service mixte des voyageurs avec l'État, pour les parcours aux grandes distances, et a repris ses anciennes bases de taxes de 4, 6 et 8 centimes par kilomètre, suivant les classes de voitures, mais en étendant le système des billets aller et retour, ouissant d'une réduction de 25 p. c. sur le prix du tarif plein.

Le tarif mixte, mis en vigueur depuis le 1er octobre 1867 entre les principaux bureaux de l'État et les stations du Grand-Central, a été rapporté, sauf en ce qui concernait les relations internationales, et remplacé par un nouveau tarif, dont la mise en vigueur a été fixé au 1er février 1868.

Digitized by Google

vier 1870, avoir dépensé une somme de 130,000 fr., pour parachèvement et améliorations diverses apportées aux voies, gares, stations, etc.

Art. 6. Sur les recettes brutes de la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht prélèvera, par préférence et annuellement, une somme de 650,000 fr.

En cas d'insuffisance des recettes brutes pour faire face à ce prélèvement, l'administration du Grand-Central Belge devra en fournir le complément.

Ce prélèvement étant opéré, l'administration du Grand-Central Belge aura droit à tout l'excédant des recettes brutes, jusqu'à concurrence d'une recette brute totale sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, de 1,462,000 fr., y compris le prélèvement de 650,000 fr.

Dans le cas où les produits bruts de la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle n'atteindraient pas, pendant un exercice, 1,462,000 fr., 45 p. c. de la somme qui manquerait pour parfaire ce montant seraient récupérés par l'administration du Grand-Central Belge, avec les intérêts calculés à raison de 6 p. c. l'an, sur les produits revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, pendant les exercices suivants, alors que ces produits bruts dépasseraient 1,462,000 fr. Les intérêts seraient comptés de la clôture des exercices sur lesquels ces insuffisances seraient récupérées ; les intérêts seraient capitalisés par année.

Lorsque, pendant un exercice, les recettes brutes dépasseront 1,462,000 fr., 55 p. c. de l'excédant seront attribués à l'administration du Grand-Central Belge, les 45 p. c. restants appartiendront à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, mais seulement après les prélèvements à opérer sur cette part par l'administration du Grand-Central Belge, pour se rembourser des avances faites, en vertu des dispositions qui précèdent et des intérêts de ces avances, ainsi que des prélèvements à opérer par cette administration en vertu des dispositions des articles 11 et 12.

Art. 7. Le prélèvement annuel de 650,000 fr., à opérer par la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, pourra, pour autant que cette Société le trouve convenable, être converti jusqu'à concurrence d'une rente annuelle de 158,750 fr., au gré de ladite Société, en obligations dont elle déterminera la forme, le capital, les conditions et le mode d'amortissement.

Art. 11. Lorsque, pendant un exercice, la recette kilométrique annuelle sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle dépassera 20,000 fr., le Grand-Central Belge aura le droit de prélever, sur la part revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, une somme annuelle de 125 fr. par kilomètre, pour chaque 1,000 fr. d'augmentation, à titre d'intérêt et d'amortissement du matériel supplémentaire à fournir par le Grand-Central Belge et des travaux de premier établissement pour

Digitized by Google

compléter les gares et les installations, dont les dépenses seront à sa charge.

Art. 12. Lorsque, sur la ligne de Hasselt à Aix-la-Chapelle, la recette brute kilométrique annuelle dépassera, pendant un exercice, 28,000 fr , le Grand-Central Belge pourra faire placer à ses frais une deuxième voie sur cette ligne. Toute la part revenant à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, dans l'excédant des recettes au-dessus de 28,000 fr., sera affectée au payement des intérêts et de l'amortissement des dépenses faites de ce chef par le Grand-Central Belge, et dont cette administration devra justifier vis-à-vis de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, comme ayant été faites dans des conditions économiques. Les prélèvements à faire en vertu de cet article seront continués jusqu'au complet amortissement des dépenses faites.

Art. 13. La Société d'Anvers à Rotterdam aura le droit de faire des remises jusqu'à concurrence de 25 p. c., pour des cas et des transports spéciaux, sauf à en rendre compte au comité dans sa prochaine séance.

Art. 14. Il appartiendra aux délégués de la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht de décider que certaines baisses de taxes donneront lieu à une majoration de la part de 55 p. c. fixée pour faire face aux dépenses d'exploitation.

Art. 16. Le matériel actuellement en usage sur la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht sera, à l'expiration du contrat, le 22 octobre 1943, représenté par un matériel équivalent, qui fera retour à cette Société. La valeur de ce matériel est, dès à présent, fixée à 2,000,000 de fr.

Art. 19. L'administration du Grand-Central Belge ou les Sociétés acceptantes se réservent la faculté de charger la Société d'Anvers à Rotterdam de l'exploitation des lignes faisant l'objet du présent contrat.

Convention relative à la construction d'une voie industrielle contournant la station de Marcinelle jusqu'à son extrémité vers Marchienne et à l'échange des marchandises et du matériel avec l'État.

1867. A. M. 23 sept., conv. 26 juin. (Collection du bureau n° 827.)

Cette voie longe celles de l'État et apporte des modifications aux raccordements des voies entre elles.

L'État concède gratuitement, pendant la durée de la convention, la jouissance du terrain lui appartenant et nécessaire à l'emplacement de la voie.

Conditions réglementaires du tarif mixte, État-Grand-Central, pour le transport des marchandises, valeurs, équipages et animaux (1).

A. M. 24 déc., *Mon.* 5 janv. 1868. (A dater du 1er janv. 1868.)

(1) A dater du 1er juin 1868, le Grand-Central a mis en vigueur, en service intérieur, un nouveau tarif général pour le transport, sur ses lignes, des marchandises, valeurs, équipages et animaux.

Digitized by Google

Notice.

Le Grand-Central Belge est la dénomination donnée à la fusion des Sociétés d'Anvers à Rotterdam, de l'Est-Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui ont mis en commun l'exploitation de leurs lignes pour en partager les profits.

Les Sociétés d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge ont apporté à la fusion, outre les lignes de leurs concessions, celles qui ont été construites par la Société du Nord de la Belgique et dont les exploitations leur avaient été acquises.

Le Grand-Central a de plus pris à bail l'exploitation des lignes d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et à Landen, à partir du 1er août 1867, ce qui donne un total général de 619 kilomètres au 1er janvier 1868, savoir :

	kilomètres.	
Lignes principales.		
Rotterdam à Vireux (par Charleroi, État)	284	
Aerschot à Tilbourg	71 (1)	
Id. Aix-la-Chapelle	104	
Lodelinsart à Givet	58	
		517
Lignes secondaires.		
Roosendaal à Breda	23	
Hasselt à Landen	28	
Bersée à Laneffe	4	
Walcourt à Morialmé (Minières)	14	
Rossignol à Florennes	10	
Froidmond à Philippeville	5	
Mariembourg à Couvin	5	
		89
Embranchements industriels.		
Charleroi (V.-H.) à Gilly et aux Ardinoises	4	
Lodelinsart à Jumet et à Dampremy	5	
La Planche aux rivages de la Sambre	2	
Marchiennes à la Sambre	2	
		13
TOTAL GÉNÉRAL		619 (1)

dont 37 kilomètres de voie fluviale.

Le réseau du Grand-Central aboutit à Givet et à Vireux aux lignes de l'Est-Français, à Charleroi aux lignes du Nord et à Aix-la-Chapelle, par la ligne la plus directe entre Anvers et l'Allemagne, à deux des plus importantes exploitations de ce pays, le chemin de fer Rhénan,

(1) Dans ce chiffre sont compris 17 kilomètres faisant partie de la ligne de Lierre à Turnhout, sur lesquels le Grand-Central Belge a acquis, par convention avec la Société de Lierre à Turnhout, un droit de parcours pour les trains entre Tilbourg et Aerschot. Il reste donc 602 kilomètres pour le réseau du Grand-Central.

Digitized by Google

dont le trafic produit une recette kilométrique annuelle de 58,400 fr., et les chemins qui se dirigent vers le nord et sont connus sous la dénomination de Bergisch-Markisch, dont la recette est d'environ 60,000 fr. par année. L'étendue du réseau de cette Compagnie est de 352 kilomètres.

Il traverse le bassin houiller de Charleroi, passe à Anvers et se continue jusqu'à Rotterdam, où il se relie au chemin de fer de Rotterdam à La Haye et à Amsterdam.

La section de Turnhout à Tilbourg, exploitée par le Grand-Central depuis le 1er octobre 1867, doit être prolongée jusqu'à Utrecht par le gouvernement néerlandais et terminée en 1870.

A cette époque, la ligne de Givet à Tilbourg acquerra un débouché important, comme faisant partie de la voie la plus courte de la France et de la plus grande partie de la Belgique, vers Utrecht et Amsterdam.

Après avoir fait connaître la constitution et l'importance du Grand-Central, nous allons donner la position respective des Sociétés qui ont participé à sa formation.

Les capitaux engagés par les Compagnies formant le Grand-Central dépassent cent et vingt-cinq millions.

Les Sociétés participantes ont conservé leur autonomie. Leurs statuts et l'organisation qu'ils ont stipulée subsistent. L'actif et le passif de chacune des Sociétés intéressées leur restent propres.

C'est l'exploitation seule qui est fusionnée et chacune des Sociétés perçoit, dans la recette commune, la part qui lui est attribuée par les traités (1); il n'y a d'exception que pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Landen (2), dont les recettes ne sont point confondues avec celles apportées par les autres Compagnies.

La Société d'Aix-la-Chapelle à Landen est désintéressée dans les dépenses d'exploitation du Grand-Central; il en est de même de l'Est-Belge qui, par un traité conclu le 28 mars 1866 (3), a laissé sa part de dépenses à la charge de la Société d'Anvers à Rotterdam.

La Compagnie de Sambre-et-Meuse conserve, au contraire, un intérêt éventuel aux dépenses d'exploitation, indépendamment du prélèvement fixe stipulé en sa faveur (4).

Sauf cet intérêt éventuel, la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, qui a la plus grande part des bénéfices communs, est seule intéressée à la bonne gestion des dépenses de l'exploitation.

Le Grand-Central est administré par un comité mixte général qui

(1) *Voir* page 368 du premier *Annuaire*.
(2) *Voir* page 161 les conditions de la prise à bail de l'exploitation d'Aix-la-Chapelle-Maestricht-Landen.
(3) *Voir* page 148 la notice de l'Est-Belge.
(4) *Voir* page 314 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

arrête le compte des recettes et par un comité d'exploitation qui dresse le bilan. (*Voir* page 160.)

On déduit du montant de la recette brute les sommes à payer aux Sociétés de Sambre-et-Meuse et d'Aix-la-Chapelle à Landen et celles dues à la Société d'Anvers à Rotterdam, pour la couvrir de ses frais d'exploitation; le surplus, après déduction des divers prélèvements stipulés par le traité du 28 mars 1866, cité plus haut, constitue le bénéfice net revenant aux Sociétés de l'Est-Belge et d'Anvers à Rotterdam.

Ce bénéfice pour 1867 doit être partagé comme suit : 0.473 pour l'Est-Belge et 0.527 pour Anvers-Rotterdam (1). Au bénéfice de 0.527 d'Anvers à Rotterdam, il faut ajouter ou retrancher le profit ou la perte résultant du traité par lequel cette dernière Compagnie s'est chargée à forfait, moyennant certains prélèvements sur les recettes, de la part des dépenses d'exploitation de l'Est-Belge dans le Grand-Central.

Pendant les années 1866 et 1867, un seul voyageur a été blessé par le fait du service de l'exploitation, sur un transport de 4,245,433 voyageurs.

Les lignes du Grand-Central ne sont point seulement alimentées par leur trafic local, mais encore par le trafic qu'elles apportent les unes aux autres, ce qui leur procure réciproquement de grands avantages.

L'exploitation, qui se développe dans quatre pays, comptait, au 31 décembre 1866, 458 employés et 2,520 ouvriers, et en 1867, 644 employés et 3,109 ouvriers.

Le mouvement et les recettes se sont accrus d'année en année, malgré la crise industrielle et l'abaissement momentané du tarif des voyageurs; la progression continue en 1868 : sa situation est donc, à tous égards, satisfaisante.

Et combien cette situation serait meilleure si, comme en France et en Angleterre, les tarifs étaient plus rémunérateurs. Ainsi, en France, la recette d'un train-kilomètre était, en 1866, de 4.70 sur les lignes de l'Est et de 5.45 sur le Nord, tandis qu'elle a été, en 1867, de 4.02 sur le Grand-Central Belge. C'est donc, comparativement à l'Est-Français, pour les 2,413,425 trains-kilomètres du Grand-Central, en 1867, la somme de 1,641,129 fr., et par comparaison avec le Nord-Français, 3,451,198 fr. de perte du chef des réductions excessives des tarifs (2).

En 1860, la recette par train-kilomètre dépassait 5 fr. sur les lignes composant le Grand-Central, mais depuis le gouvernement ayant réduit

(1) *Voir* page 368 du premier *Annuaire*.

(2) Sur les lignes de l'Etat, la recette du train-kilom. en 1866 ayant été de 3.73 pour 10,238,221 trains-kilom., c'est une perte relative de 9,931,074 fr. par rapport à l'Est-Français et de 18,609,740 fr. comparativement au Nord, en supposant que le mouvement fût resté le même.

En admettant un mouvement moitié moindre, à cause de l'augmentation des tarifs, on arrive encore à un chiffre de perte très-élevé.

Digitized by Google

considérablement ses tarifs, la Compagnie, dont les lignes sont en grande partie enclavées dans celles de l'État, a été obligée de suivre son exemple pour ne pas perdre les transports qui lui étaient acquis.

Nous disons plus haut que le Grand-Central a momentanément abaissé ses tarifs de voyageurs ; en effet, il a cru devoir adopter les tarifs réduits de l'État du 1er mai 1866. Le produit d'un voyageur, qui était d'environ 1.06, avant la réduction, étant descendu en avril 1867 à 0.71, l'administration est revenu à l'ancien état de choses en reprenant, à partir du 1er octobre 1867, les bases de 4, 6 et 8 centimes par kilomètre, d'après les classes de voitures.

Le produit moyen, en octobre, a été de 1.08 ; il était de 1.06 en janvier 1868. Mais en établissant les anciens tarifs des voyageurs, le Grand-Central a étendu le système des billets d'aller et retour avec 25 p. c. de réduction du tarif ordinaire, ainsi que le système d'abonnement entre toutes les stations. En avril 1867, le nombre des billets d'aller et de retour était de 23 p. c. du nombre total ; en octobre, il était de 33 p. c. et en janvier 1868 de 44 p. c.

TRACTION ET MATÉRIEL.

—

DÉPENSES.

	PRIX DE REVIENT.			
	Locom.-train.		Train-kilom.	
	1866.	1867.	1866.	1867.
Personnel et dépenses pour les dépôts	03 5	03 64	03 60	03 77
Salaires des machinistes et chauffeurs	10 0	10 77	10 42	11 16
Combustible, bois d'allumage, chargeurs . . .	23 0	20 92	24 15	21 68
Graissage des locomotives et tenders.	03 0	03 23	03 16	03 35
Entretien id. id.	18 2	16 16	19 03	16 74
Imprévus, engins, outils, objets de consommation.	01 7	01 65	01 73	01 72
Service hydraulique	02 2	01 73	02 30	01 79
TOTAUX (centimes). . .	61,6	58,10	64,39	60,21
Voitures et waggons.				
Salaire des gardes-freins.			02 77	02 72
Id. des visiteurs et nettoyeurs.			02 01	01 92
Graissage des voitures et waggons.			03 97	03 44
Entretien id. id.			17 84	25 60
Éclairage des locomotives et des trains			01 81	01 77
Matériel étranger, bâches, objets de consommation			02 91	02 67
TOTAUX (centimes). . .			95,70	98,33

Le prix de revient de la locomotive-kilomètre a été de 61,10 centimes en 1866 et de 53,83 centimes en 1867.

Les frais de traction de la voiture-kilomètre ont été de 6,80 centimes en 1866 et de 5,68 centimes en 1867.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER HAINAUT-ET-FLANDRES

Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 384 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue des Boiteux, 10, à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Saint-Ghislain et place des Martyrs, 8, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
HUBERT DE BAUDOUR (ALP.),	Notaire, président du Cons. provinc. du Hainaut,	Président,	Baudour.
LEFEBVRE (Bon L.),	Propriétaire,	Administrateur,	Tournai.
RYCKHOLT (ALF.),	Secrét. génér. de la Société d'exploitation,	Id.	Bruxelles.
CRABBE (P.),	Agent de change,	Commissaire,	Id.
JORIS,	Avocat,	Id.	Id.
MAGHERMAN,	Représentant,	Id.	Renaix.
GODDYN (J.),	Directeur,		Bruxelles.

Ouverture le 1er mars 1867 de la section de Basècles à Péruwelz de 3,220 mètres.

Exploitation de 84,493 mètres à la fin de l'année 1866 et de 87,713 mètres à la fin de 1867, dont 8,956 mètres en commun avec l'État, de La Pinte à Gand.

STATIONS. — **Saint-Ghislain** à : Pommerœuil, 7,866 mètres; Blaton, 13,698; Basècles, 17,628; **Leuze**, 26,130; Frasnes, 33,781; Anvaing, 38,245; **Renaix**, 43,904; Etichove, 51,781; Leupeghem, 55,387; **Audenaerde**, 57,597; Eyne, 60,328; Synghem, 65,021; Gavre, 67,563; Eecke-Nazareth, 71,072; La Pinte, 75,537; **Gand** (station), 84,493 mètres. — Basècles à Péruwelz, 3,220 mètres.

Dates des ass. gén. des actionnaires : 15 avril 1866 et 15 avril 1867.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Modifications aux statuts de la Société.

1866. A. R. 8 juin, acte 24 mai, *Mon.* 14 juin, ass. gén. 24 mai.

Supprimer à l'article 2 des statuts, approuvés par A. R. du 5 janvier 1857 :

Cette convention ne recevra son effet qu'après avoir été approuvée par le gouvernement.

Digitized by Google

Ajouter à cet article : les conventions ou contrats ayant pour objet la mise en société de l'exploitation des lignes ou embranchements non encore exécutés dudit chemin, devront être approuvés par l'assemblée générale des actionnaires.....

Ajouter à l'article 28 :

Au cas de cession ou de mise en société, l'assemblée générale des actionnaires pourra réduire à trois respectivement le nombre des administrateurs et des commissaires de la Société.....

Ajouter à l'article 41 :

.....L'assemblée générale des actionnaires réglera la répartition des sommes revenant aux actionnaires sur le produit des traités intervenus ou à intervenir et déterminera le mode de l'amortissement qu'elle appliquera aux actions.

Ajouter à l'article 49 :

Au cas de cession ou de mise en société prévu par l'article 2, l'assemblée des actionnaires ne se réunira obligatoirement que tous les deux ans.

Convention nouvelle, modificatrice de celle intervenue le 28 novembre 1865, avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer (1), conclue avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

1867. Conv. du 13 mars, ass. gén. 15 avril.

Art. 1er. La Société générale d'exploitation prendra à sa charge exclusive toutes les obligations résultant pour la Compagnie des chemins de fer Hainaut-et-Flandres des cahiers des charges de concession et de l'acte authentique du 28 novembre 1865, en ce qui concerne :

a. L'exécution du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

b. L'exécution du chemin de fer de Péruwelz à Tournai.

c. L'exécution du chemin de fer de Péruwelz à la frontière de France avec continuation éventuelle vers Valenciennes.

d. Le parachèvement et le complément d'installation des lignes existantes et de leurs dépendances. . . . . .

Art. 2. La Société générale d'exploitation mettra à la disposition de la Compagnie de Hainaut-et-Flandres les sommes nécessaires à la liquidation du passif de ladite Compagnie, déduction faite de son actif, e notamment des cautionnements déposés dans les caisses de l'État.

La somme nette à débourser ne pourra en aucun cas et sous aucun prétexte former un total de plus de 1,500,000 francs. . . . . .

Art. 3. Indépendamment des sommes ci-dessus, la Société générale d'exploitation mettra chaque année à la dispositon de la Compagnie Hainaut-et-Flandres une somme fixe de 10,000 francs, pour servir aux frais d'administration de cette dernière Compagnie.

(1) Page 384 du premier *Annuaire*

Digitized by Google

Art. 4. Pour se mettre à même de couvrir la Société d'exploitation des charges, avances et dépenses dont il vient d'être parlé, ainsi que de celles ci-après, la Compagnie de Hainaut-et-Flandres s'engage :

1° A faire sur les 45,500 actions de la Compagnie de Hainaut-et-Flandres actuellement existantes, un appel de 100 francs par titre.

2° A créer 41,214 obligations nouvelles de la Compagnie Hainaut-et-Flandres ;

3° A créer 45,500 obligations spéciales jouissant d'un intérêt annuel de 5 francs par titre et amortissables à raison de 200 francs l'une, en 75 années, par tirage au sort annuel, le premier ayant lieu le 1er décembre 1874.

Art. 5. Pour faire face aux charges assumées par la Société générale d'exploitation en vertu des art. 1, 2, 3 ci-dessus, la Compagnie Hainaut-et-Flandres remettra, au plus tard le 1er mai 1868, au Conseil général de ladite Société générale d'exploitation pour en faire usage à son profit et risque personnels ;

1° Les 41,124 obligations mentionnées au § 2 de l'article 4 ci-dessus, entièrement libérées, avec coupon d'intérêts, à dater du 1er janvier 1867;

2° Les 45,500 obligations spéciales mentionnées au § 3 du même article, entièrement libérées avec coupon d'intérêts, à dater du 1er janvier 1868.

Elle lui cède aussi le droit de toucher le produit de l'appel de fonds, stipulé à l'article 4, n° 1 ci-dessus.

De plus, la part progressive des bénéfices à servir par la Société générale d'exploitation aux actions de la Compagnie des chemins de fer Hainaut-et-Flandres, en vertu du littera *B* de l'article 4 de la convention authentique du 28 novembre 1865, sera fixée d'une manière invariable à 5 francs par action et par an, à partir du 1er janvier 1868 jusqu'à l'expiration de ladite convention du 28 novembre 1865.

Art. 6. Il est entendu que 18,000 obligations entièrement libérées du chemin de fer de Péruwelz à Tournay, non encore émises, seront délivrées par la Compagnie Hainaut-et-Flandres à la Société générale d'exploitation pour ladite date du 1er mai 1868.

Modifications aux statuts.

1867. A. R. 9 mai, acte 15 avril, *Mon.* 14 mai, ass. gén. 15 avril.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à traiter à toutes fins avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer, entre autres au sujet de l'exécution des lignes de la Compagnie Hainaut-et-Flandres et autres obligations de cette dernière, auxquelles il n'a pas été pourvu, et au sujet du règlement du passif de la Compagnie.

L'assemblée générale faisant usage de la faculté octroyée par l'A. R. du

Digitized by Google

9 septembre 1864 (*voir* page 384 du premier *Annuaire*) décide les deux émissions suivantes en ces termes :

a. Une seconde série de 41,214 obligations de 500 fr. rapportant un intérêt annuel de 15 fr. et remboursables au pair en 80 ans par tirage au sort annuel.

b. 45,500 obligations de 200 fr. l'une, rapportant un intérêt annuel de 5 fr. et remboursables au pair en 75 ans.

L'assemblée générale déclare pour l'avenir transférer le siége de la Société à Bruxelles.

Notice.

Le 15 avril 1867 a eu lieu une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, ayant pour objet principal l'approbation d'une convention nouvelle, modificative de celle qui était intervenue le 28 novembre 1865 (1), à conclure avec la Société générale d'exploitation (2).

Peu de compagnies ont eu à subir autant de mécomptes que celle du chemin de fer Hainaut-Flandres. Elle paraissait devoir enfin sortir de ses embarras, grâce au traité du 28 novembre 1865 passé avec la Société anonyme d'exploitation ; en effet, à dater du 1er janvier 1866, la Compagnie devait être déchargée de la responsabilité de l'exploitation et du payement des intérêts et de l'amortissement de ses dettes, en outre les actions devaient toucher 2 fr. en 1867, 4 fr. en 1868, 6 fr. en 1869, 9 fr. en 1870, 12 fr. en 1871, et 15 fr. en 1872 et les années suivantes, c'est-à-dire 5 p. c. des 300 fr. versés par action.

Mais de nouvelles déceptions attendaient les actionnaires; la Compagnie avait, à cette époque, une dette flottante de 1,100,000 fr. (3); elle devait, en outre, terminer de nombreux travaux de parachèvement et la section de Basècles à la frontière.

Le jour même où le contrat était signé, il était donc impossible en fait de réaliser la promesse d'un revenu fixe et progressif aux actionnaires. La situation fut encore aggravée par la crise de 1866.

Pour payer les dettes et suivre ses engagements, il fallait recourir à un appel de 120 fr. à 130 fr. sur les 45,500 actions de la Compagnie, ce que l'administration n'osa pas proposer; elle s'adressa alors à la Société générale d'exploitation, avec laquelle fut passé le nouveau contrat signé le 13 mars 1867 (2).

(1) Convention passée avec la Société anonyme d'exploitation de chemin de fer (*voir* page 384 du premier *Annuaire*.

(2) *Voir* page 169 la convention du 13 mars 1867.

(3) Cette dette était de plus de 1,500,000 fr. en 1867.

Digitized by Google

Par la nouvelle convention, le revenu des actions est resté fixé à 2 fr. pour 1867, il est porté à 5 fr. pour 1868 et les années suivantes, plus le remboursement des actions à 200 fr.

Les dettes de la Compagnie Hainaut-Flandres sont maintenant à peu près liquidées; mais elles ont absorbé les 2 fr. du revenu de 1867.

Le change des actions contre des obligations de 200 fr., rapportant 5 fr. par an (jouissance à partir de janvier 1868), doit avoir lieu avant le 1er juillet 1868.

La Société générale d'exploitation a pris l'engagement de construire la section de Saint-Ghislain à Ath, d'une étendue de 25 kilomètres.

Le réseau total se composera des lignes de :

Saint-Ghislain à Gand	85 (1)	135 kilomètres.
Basècles à la frontière	5	
Péruwelz à Tournai.	20	
Saint-Ghislain à Ath.	25	

Le capital de la Compagnie sera en résumé de :

45,500 obligations, portant 5 p. c. d'intérêt et amortissables en 75 ans à 200 fr., délivrées en échange des actions primitives;

47,586 obligations anciennes;

41,214 obligations créées en vertu de la convention du 13 mars 1867 et avalisées par la Société générale d'exploitation.

Les charges annuelles pour l'intérêt et l'amortissement de ces trois catégories d'obligations peuvent être évaluées, à peu de chose près, à 1,700,000 fr., qui, répartis sur 135 kilomètres, demandent un produit net à réaliser de 12,600 fr. par kilomètre, ce qui n'est pas une recette excessive pour un réseau appuyé sur le plus important bassin houiller du pays, la ligne de Tournay-Jurbise ayant donné, en 1867, un rendement kilométrique net de 19,113 fr.

Les recettes brutes de l'exploitation du chemin de fer Hainaut-et-Flandres se sont élevées à 456,727 fr., pour les quatres premiers mois de 1868; elles étaient de 339,868 fr., en 1867, pour la même période de temps (1er janvier au 30 avril), ce qui représente une augmentation de 116,859 fr.

Les longueurs exploitées en 1867 et 1868 étaient les mêmes, sauf 3 kilomètres de la section de Basècles à Péruwelz, livrés seulement le 1er mars 1867.

(1) Y compris 9 kilomètres de La Pinte à Gand, de la ligne de l'État, sur lesquels la Compagnie a le libre parcours, moyennant une redevance à payer à l'État de 3,000 fr. par kilomètre et par an.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU HAUT ET BAS-FLÉNU

Exploité depuis le 1er avril 1867 par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 392 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Montagne du Parc, 3, à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue Neuve, 32, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— BANQUIER.
CORBISIER (F.),	Sénateur,	Administrateur,	Mons.
DECHAMPS (A.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
DOFFÉGNIES (H.),	Direct. de la Société générale,	Id.	Id.
LIEBTS (CH.),	Gouvern. de la Société générale,	Id.	Id.
GRÉBAN (CH.),	Direct. de la Société générale,	Id.	Id.
DE BAILLET (Cte H.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
DE BROUCKÈRE (H.),	Ministre d'État,	Id.	Id.
LETELLIER (F.),	Propriétaire,	Id.	Id.
PICQUET (CH.),	Id.	Id.	Mons.
VEYDT (L.),	Direct. de la Société générale,	Id.	Bruxelles.
LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE,		Banquier,	Id.
BAYENS,	Chef de divis. à la Soc. générale,	Secrétaire,	Id.

Ouverture le 10 décembre 1867 (1) de la ligne de Saint-Ghislain à Frameries au service des voyageurs et marchandises.

STATIONS. — **Saint-Ghislain** à : Flénu (Mons, ville), 4,180 mètres; Frameries, 8,537 mètres.

Exploitation à la fin de 1866 de : 28,491 mètres de voies principales de 1m.50 et de 37,275 mètres de voies secondaires de 1m.20, se raccordant à des charbonnages, et à la fin de 1867, de : 37,028 mètres de voies principales et de 37,275 mètres de voies secondaires.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : le second mercredi d'avril et le second mercredi d'octobre de l'année.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Branche de chemin de fer destinée à raccorder le réseau actuel à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'État.

1866. A. R. 1er août, conv. 11 avril 1865 (2) et 27 juillet 1866, *Mon.* 8 août, loi 9 mai.

(1) Le terme d'exécution avait été fixé au 1er août 1868 par le cahier des charges.

(2) Les clauses et conditions de cette convention et du cahier des charges ont été modifiées suivant les engagements pris, le 22 février 1866, par la Société anonyme des Bassins houillers du Hainaut, qui a repris l'exploitation des lignes du Haut et Bas-Flénu, à compter du 1er janvier 1866. Ces engagements consistent dans une réduction des anciens tarifs perçus sur ces derniers chemins de fer.

Digitized by Google

Conces. : la Société anonyme des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu.

Tracé. — Saint-Ghislain à la branche du réseau qui se raccorde au chemin de fer de Mons à Hautmont, de manière à constituer une ligne directe entre Saint-Ghislain et Frameries.

La Société s'engage à organiser, entre Saint-Ghislain et Frameries, un service régulier de transport de voyageurs et de marchandises et à établir, entre ces deux localités, une station intermédiaire.

Pentes maxima : 10 millimètres par mètre.

Courbes minima : 500 mètres et 350 mètres aux abords des stations principales.

Établis. à double voie. Toutefois, entre les stations et les haltes, les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être établis d'abord que pour une seule voie ; la deuxième voie sera complétée aussitôt que les besoins du tarif l'exigeront.

Rails de 34 kilog. reliés par des éclisses.

Terme d'exécution : 1er août 1868. — Tarifs d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État, avec les modifications suivantes, arrêtées par la convention additionnelle du 27 juillet 1866, pour les prix de transports par tonne, en provenance des établissements charbonniers, savoir :

a. 45 centimes au minimum et 55 centimes au maximum pour les transports vers les rivages ;

b. 40 centimes au minimum et 50 centimes au maximum pour les transports vers le chemin de fer de Mons à Hautmont dans la direction de Frameries.

Ces réductions ne seront appliquées que provisoirement. Le péage moyen actuel de 62 centimes environ par tonne sera réduit de 5 centimes à partir du 1er janvier 1867, de 5 centimes encore à partir du 1er janvier 1868 ; le complément des réductions sera appliqué à partir du 1er janvier 1869.

Il est expressément convenu que si une nouvelle ligne était établie à travers le réseau des chemins de fer du Flénu, la Société contractante, ou ses ayants cause, serait libre alors de rétablir des péages aux taux inscrits dans l'article 25 du cahier des charges du 31 juillet 1833.

Modifications aux statuts par suite de la cession à bail de tout le réseau et du matériel des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu (1).

1866. A. R. 7 sept., acte 23 août, *Mon.* 11 sept., assemblée générale 18 déc. 1865 (2).

(1) Cette cession a été faite par un acte passé le 25 juin 1866 avec la Société anonyme des Bassins houillers du Hainaut.

(2) Un extrait du procès-verbal de l'assemblée générale du 18 décembre 1865 se trouve aux pages 395-396 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

La Banque de Belgique entre en jouissance des dits chemins à compter du 1er janvier 1866.

Le présent bail est fait à forfait moyennant le prix invariable de 400,000 fr. (1) payable de six mois en six mois pendant toute la durée de la concession du chemin de fer.

Outre la somme stipulée ci-dessus, la Banque de Belgique remettra à la Société bailleresse, le jour de la passation de l'acte notarié, 200,000 fr. en obligations de 1,000 fr., à l'intérêt de 5 p. c. l'an et remboursables au pair en cinq années.

Le présent bail est fait pour toute la durée de la concession moins un jour et en conséquence prendra fin le 6 mars 1926.

Si la Banque de Belgique obtenait une prolongation de concession, la Société des chemins de fer du Flénu n'aurait aucune espèce de droit à y prétendre.

La Banque de Belgique pourra, jusqu'à la passation du bail authentique, se substituer une autre société an., au capital de 30,000,000 de fr. en actions, dont 12,000,000 auront été souscrits et libérés de 30 p. c. au moins, soit de 3,600,000 fr.

Cette Société serait constituée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Frameries à Chimay et d'autres lignes (2).

Le siége de la Société est transféré à Bruxelles à dater du 1er janvier 1866.

Modifications aux statuts par rapport au fonds social.

1866. A. R. 18 nov., acte 12 nov., *Mon.* 23 nov., ass. gén. 10 oct.

§ 1. Le fonds social est représenté par :

1° 4,000 actions de capital qui recevront chaque année un dividende de 60 fr., pendant toute la durée du bail avec la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut (3).

2° 4,000 actions productives, jusqu'à leur amortissement, d'un dividende annuel de 50 fr. et remboursables au taux de 1,000 fr. chacune, par tirages au sort en 49 années.

§ 2. Une action remboursable sera délivrée au porteur de chaque action actuelle et cette remise sera constatée par l'apposition d'une estampille sur ce dernier titre, qui se trouvera ainsi transformé en action de capital.

§ 3. Le dividende et le remboursement des actions remboursables, ainsi que le dividende des actions de capital, seront payables par semestre, le 1er janvier et le 1er juillet.

(1) *Voir* la répartition de cette somme en 1866 à la note (1) de la page 396 du premier *Annuaire*.

(2) La Société qui s'est substituée à la Banque de Belgique, comme il est dit à la note (1) page 174, est la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, qui a rempli toutes les conditions exigées.

(3) D'après des calculs approximatifs, chaque section recevra 1,200 fr. à l'expiration de la concession.

Digitized by Google

Le premier payement aura lieu le 1er juillet 1867.

§ 4. L'actif social, à l'expiration de la concession, appartiendra aux 4,000 actions de capital.

Ces actions donnent seules le droit d'assister aux assemblées générales.

Les administrateurs fourniront, pour leur cautionnement, 15 actions de cette catégorie ; les commissaires fourniront, au même titre, 5 de ces actions.

§ 5. Le fonds de reconstitution du capital social sera employé à l'achat d'actions remboursables de la Société, aussi longtemps que le prix de celles-ci ne dépassera pas 1,000 fr.

§ 6. Il sera procédé chaque année, en assemblée générale des actionnaires, à l'anéantissement des titres d'actions amorties.

Notice.

Cette Société a cédé à bail tout son réseau et son matériel, à dater du 1er janvier 1866, à la Banque de Belgique (qui s'est substitué la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut), moyennant un prix qui permet d'attribuer un revenu annuel de 110 fr. à chaque action et de reconstituer ou d'amortir le capital social (1).

Une loi du 9 mai 1866 a autorisé le gouvernement à concéder à la Société du Flénu une branche de chemin de fer, destinée à raccorder son réseau à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'État, de manière à constituer une ligne directe entre Saint-Ghislain et Frameries.

Cette ligne a été ouverte le 10 décembre 1867, au service des voyageurs et des marchandises, au lieu du 1er août 1868, date stipulée par le cahier des charges.

La concession de ce chemin de fer, de 8,537 mètres, a été vivement disputée pendant plusieurs années ; est-ce pour ce motif que le gouvernement a voulu la faire sanctionner par une loi, bien que la loi du 10 mai 1862 (2) lui accorde la faculté de concéder directement, moyennant enquête préalable et adjudication publique, les lignes ne dépassant pas 10 kilomètres?

Le succès du réseau du Haut et Bas-Flénu ne repose pas seulement sur un énorme trafic, mais il est la conséquence du tarif le plus élevé du pays.

La concession dont il s'agit n'a été accordée au Flénu qu'à la condi-

(1) *Voir* les A. R. des 7 septembre et 18 novembre 1866 (pages 174 et 175).
(2) *Voir* page 9 du premier *Annuaire*.

Digitized by Google

tion expresse imposée aux concessionnaires de réduire notablement les prix de transport de la houille (1) sur la voie de fer, sans cette clause de la convention il y aurait eu utilité publique à ce qu'une ligne concurrente fût établie, *les chemins de fer étant autorisés, moins dans l'intérêt des compagnies concessionnaires que pour l'avantage des populations qu'ils doivent desservir.*

Dans le cours de l'année 1867, on a achevé l'établissement de la seconde voie de Quaregnon vers Frameries et vers Mons et complété ainsi la jonction entre les lignes de Hainaut-Flandres, le Couchant de Mons, le Centre et le Bassin de Charleroi.

Depuis le 15 août 1866, le chemin de fer de Flénu est mis en relation directe, pour le transport des marchandises de toute nature, avec les stations des chemins de fer de l'État, de Hainaut-et-Flandres, de Gand à Selzaete, de Gand à Bruges par Eecloo, du Nord-Belge, et de Liége à Maestricht.

(1) *Voir* page 174 les réductions des péages.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER HESBAYE-ET-CONDROZ.

(*Voir* page 398 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE SOCIAL : *Place de la Chancellerie*, 11, *à Bruxelles*.
BUREAU DE L'ADMINISTRATION : *Avenue Godin*, *à Huy*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
HALLET,	Comm. d'arrond.,	Vice-Président,	Lens-St-Remy.
D'ANDRIMONT (H.),	Propriétaire,	Adm.-délégué, remplis. les fonct. de dir. génér.,	Huy.
CLUYSENAAR,	Architecte,	Administrateur,	Bruxelles.
GODIN-GILLARD,	Industriel,	Comm., présid. du Cons. de surveillance,	Huy.
DEDIEST (J.-B.),	Propriétaire,	Commissaire,	Avin.
DE LIEDEKERKE (Cte),	Id.	Id.	Pailhe.
DU FONTBARÉ DE POTESTA DE FUMAL (B^on^),	Id.	Id.	Fumal.
DE L'HONEUX (G.),	Avocat,	Comm., secrét. du Cons. de surveillance.	Huy.

La longueur approximative de la concession est de 79 kilomètres.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Les travaux de la ligne de Landen à Huy ont avancé régulièrement en 1866 ; la Société espérait même pouvoir ouvrir cette section en 1867, mais les événements fâcheux des deux dernières années ont arrêté momentanément les travaux, qui seront repris aussitôt que le malaise général que ressent l'industrie aura disparu.

CHEMIN DE FER DE LA JONCTION GRAND-DUCALE

(Spa à la frontière Nord du Grand-Duché du Luxembourg),

FAISANT PARTIE DE LA SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG ET EXPLOITÉ PAR L'EST-FRANÇAIS.

(Voir page 401 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Luxembourg.*

SUCCURSALE ET DIRECTION : *Boulevard de Strasbourg, 68, à Paris.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — DIRECTION.		
[illegible] (Marquis),	Propriétaire,	Président,	Paris.
[illegible] (J.-R),	Sénateur,	Vice-Président,	Bruxelles.
[illegible]	Propriétaire,	Administrateur,	Paris.
[illegible]	Id.	Id.	Id.
[illegible]	Id.	Id.	Lyon.
[illegible]),	Id.	Id.	Paris.
[illegible]	Id.	Id.	Id.
[illegible] (Cte),	Id.	Id.	Id.
[illegible] (Cte),	Id.	Id.	Id.
[illegible] (Vte),	Id.	Id.	Id.
[illegible]),	Id.	Id.	Id.
[illegible]),	Id.	Id.	Id.
[illegible]	Id.	Id.	Luxembourg.
[illegible]	Représentant,	Id.	Bruxelles.
[illegible] : LEVI,	Ingénieur,	Id.	Id.
[illegible] (J.),	Directeur général,		Paris.
DE GROUX (H.),	Secrétaire général,		Id.
LETELLIER,	Ingénieur en chef des travaux,		Luxembourg.

Ouverture le 20 février 1867 de Spa à la frontière Grand-Ducale, 55 kilomètres.

Exploitation de 55 kilomètres à la fin de l'année 1867.

STATIONS. — **Spa** à : Francorchamps, 16 kilom. ; **Stavelot**, 25 ; Trois-Ponts, 30 ; Grand-Halleux, 36 ; **Vielsalm**, 42 ; Gouvy (douane belge), 53 ; frontière, 55 kilom.

Notice.

Le produit de cette ligne a été de 552,690 fr. du 20 février au 31 décembre 1867, ce qui représente une recette de 11,644 fr. par kilomètre et de fr. 31-90 par jour-kilomètre.

Les dépenses de premier établissement ont été arrêtées au 31 décembre 1866 au chiffre de 11,224,262 fr., soit 204,077 fr. par kilomètre de voie.

Les dépenses comprennent 11,003,327 fr., montant des obligations remises en payement à la Société du nord de la Belgique pour la construction de la ligne, obligations dont le service annuel pour l'intérêt et l'amortissement grève le Guillaume-Luxembourg d'une charge de 700,000 fr.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER BELGE DE LA JONCTION DE L'EST

(MANAGE A WAVRE),

Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er janvier 1868.

(*Voir* page 404 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *Rue du Marché au Bois*, 17, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.		
WARING (CH.) Esq.,	Propriétaire,	Président,	Londres.
PERROT (E.),	Id.	Administrateur,	Paris.
DUMONCEAU DE BERGENDAEL (G.),	Id.	Id.	Baulers (Nivelles).
WARING (W.) Esq.,	Id.	Id.	Londres.
GRÉBAN (CH.),	Id.	Id.	Ixelles, lez-Bruxelles.
DAVIGNON (H.),	Id.	Id.	Bruxelles.
DE HIRSCH (TH.),	Id.	Id.	Id.
GREUDE (S.),	Directeur-gérant,		Nivelles.
BARNES (L.-L.),	Secrétaire de la Société,		Londres.

Exploitation de 41,314 mètres à la fin des exercices 1866

STATIONS. — **Manage** à : Seneffe, 3,695 mètres ; Féluy-Arq. **Nivelles**, 13,488 ; **Genappe**, 22,683 ; Bousval, 27,253 ; Court-St-É. **Ottignies**, 35,510 ; Limal, 37,632 ; **Wavre**, 41,314 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 30 avril 1867 et 30 avril 1868 (1).

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Remise à bail du chemin de fer de la jonction de l'Est à la Société générale d'exploitation de chemins de fer. (A dater du 1er janvier 1868.)

1867. Ass. gén. ord. du 30 avril et extraord. du 12 août.

La base principale, quant au prix à recevoir par la Société, a été ainsi arrêtée :

Ce prix consistera dans le payement d'une redevance permettant d'attribuer aux actions, et après payement des charges d'emprunt, un dividende de fr. 2-50 pour les deux premières années, à partir de 1868, la remise de la ligne devant avoir lieu au 1er janvier 1868. Le dividende sera porté à 3 fr. pour les deux années 1870 et 1871 ; il s'élèvera à fr. 3-50 pour 1872 et 1873, et atteindra pour 1874 le taux de 4 fr., auquel il demeurera invariablement fixé jusqu'à la fin des concessions.

(1) A l'assemblée générale du 30 avril 1868, on a proposé d'apporter aux Statuts les modifications suivantes :

Addition à l'art. 2. — « La Société a son siége au lieu à désigner par le Conseil d'administration, soit dans la ville de Bruxelles, soit dans l'une des communes suburbaines de la capitale. »

Modification à l'art. 32, § 6. — « L'assemblée générale sera régulièrement constituée pour délibérer, lorsque des actionnaires possédant ensemble 4,000 actions seront présents ou se seront fait représenter au nombre de 10 au moins. »

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES

Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er avril 1867.

(*Voir* page 415 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *A Gand.*
SIÉGE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *Station du chemin de fer, à Courtrai.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
DE BREYNE-PERLLAERT,	Propriétaire,	Président,	Dixmude.
ABLAY DE PERCEVAL,	Général comm^t la prov. de la Fland. Occid.,	Administrateur,	Bruges.
DE CROMBRUGGE-DE BEAUPRÉ,	Propriétaire.	Id.	Calmout.
D'AUTRICOURT-WOETS (J.),	Id.	Commissaire,	Dixmude.
DE BLAUWE (F.),	Juge au Tribunal de Courtrai,	Id.	Courtrai.
DE MUÈLENAERE G.),	Représentant,	Id.	Bruges.
GRENON (J.),	Direct. au département des travaux publics,	Id.	Bruxelles.
SCHÉRIDAN (J.),	Chef de divis. au gouv. provincial,	Id.	Bruges.
VAN DROMPEN,	Propriétaire,	Comm. du gouv.,	Eessen.
BANQUE DE FLANDRE,		Banquier,	Gand.
GODDYN (J.),	Directeur-gérant,		Bruxelles.

Exploitation de 33,662 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Lichtervelde** à : Cortemarck, 6,068 mètres; Handzaeme, 8,801; Zarren, 11,925; Eessen, 16,158; **Dixmude**, 18,671; Oostkerke, 24,321; Ave-Capelle, 29,330; **Furnes**, 33,662 mètres.

Dates des ass. gén. ordin. des actionnaires : 12 mars 1867 et 10 mars 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Cession à bail de l'exploitation du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes à la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer (1).

1866. Ass. gén. extraord. 7 avril. (A compter du 1er janvier 1866.)

(1) Fusionnée depuis le 1er janvier 1867 dans la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

La Compagnie recevra, pendant toute la durée de la concession, 280,000 fr. par an, dont 200,000 fr. sont garantis par le gouvernement.

Le dividende de 4 p. c. à payer aux actionnaires exige une somme de 200,000 fr.; sur l'excédant de la rente payée par la Société d'exploitation, il sera prélevé une somme de 8,023 fr. par an, destinée à amortir au pair les 10,000 actions de la Société de Lichtervelde en 83 années, commençant en 1867.

Du restant des bénéfices, c'est-à-dire de la rente annuelle diminuée de quelques frais d'administration, il sera prélevé 10 p. c. au fonds de réserve pour couvrir les risques imprévus ; le surplus sera réparti aux actionnaires en plus des 4 p. c. déjà distribués.

Modifications aux statuts de la Société.

1866. A. R. 7 mai, acte 23 avril, *Mon.* 14 mai, ass. gén. 7 av

Le paragraphe de l'article 4 des statuts approuvés par A. 25 juin 1856 (*voir* page 416) commençant par les mots : « La pourra s'entendre » est remplacé par les dispositions suivantes :

La Société, par décision prise conformément à l'article 45, s'entendre et se fusionner avec d'autres sociétés qui s'établiraient continuation des communications, s'associer à d'autres pour l'ex tion de son chemin de fer, en transmettre l'exploitation à des tie voie de cession, de location, d'apport, de fusion ou de toute autre ma.

L'article 17 est ainsi modifié : La Société est administrée par un seil de trois membres, assistés d'un secrétaire-directeur.

La gestion est contrôlée par cinq commissaires ; au fur et à mesure démissions, de décès ou de non réélection des titulaires actuels, il ne sera pas pourvu à leur remplacement, jusqu'à ce que le nombre en soit réduit à trois.

L'article 32 est remplacé par les dispositions suivantes :

Sur l'excédant des bénéfices, il sera prélevé une somme de 8,023 fr. pour amortir au pair un certain nombre d'actions.

Si l'excédant n'atteignait pas la somme de 8,023 fr. pendant un ou plusieurs exercices, le montant du déficit serait pris sur les bénéfices ultérieurs, déduction faite au préalable des deux premiers dividendes payés semestriellement aux actionnaires et de la part attribuée à la réserve.

L'assemblée générale du 7 avril a également approuvé une convention verbale intervenue entre la Société anonyme du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer pour la cession de l'exploitation de la ligne.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LIÉGE A GIVET

FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

(*Voir* page 426 du premier *Annuaire.*)

CETTE LIGNE EST FORMÉE DES CONCESSIONS DE NAMUR A LIÉGE. AVEC SES EXTENSIONS (NAMUR A GIVET).

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LIÉGE ET DE MANAGE A MONS.

Le chemin de fer de Namur à Liége fait partie des lignes Nord-Belges, et celui de [illegible] à Mons a été rétrocédé à l'État et fait partie de sa ligne du Midi (*voir*

SIÉGE SOCIAL : *Montagne de l'Oratoire, 9, à Bruxelles.*

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

[illegible].) Esq.,	Propriétaire,	Président,	Londres.
[illegible].,	Id.	Administrateur, directeur-gérant,	Bruxelles.
[illegible]sq.,	Id.	Administrateur,	Londres.
[illegible]sq.,	Id.	Id.	Id.
[illegible]cur,	Id.	Id.	Liége.

Exploitation de 127 kilom. (1) à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Liége** (Longdoz) à : **Liége** (Guillemins), 2 kilom.; Tilleur, 7; Jemeppe, 9; Flémalle-Grande, 11; Flémalle, 13; Engis, 17; Hermalle, 20; Amay, 24; Ampsin, 27; **Huy**, 31; Bas-Oha, 35; Andenne, 42; Sclaigneaux, 48; Namèche, 51; Marche-les-Dames, 53; **Namur**, 61; Jambes, 64; Dave, 69; Lustin, 75; Godinne, 78; Yvoir, 81; **Dinant**, 89; Hastière, 103; Heer-Agimont (douane belge), 107; **Givet**, 111 kilom. — **Liége** (Longdoz) à : Ougrée, 7 kilom.; Seraing, 8; Val-Saint-Lambert (2), 11; Flémalle, 13 kilom.

La ligne de Namur à Liége est de 73,978 mètres à double voie, savoir :

Namur à Liége (Guillemins) 61,325 mètres, dont 2,890 mètres exploités en commun avec l'État et des Compies étrangères.

Flémalle à Liége (Longdoz) 12,653 id., dont 2,000 mètres exploités en commun avec l'État et des Compies étrangères.

TOTAL. 73,978 mètres.

71,993 mètres ont été construits par la Compagnie du Nord et 1,985 mètres par l'État belge. Cette ligne a en plus 16,000 mètres de voies d'évitement dans les stations.

La ligne de Namur à la frontière vers Givet est de 45,845 mètres à simple voie, dont 605 mètres construits par l'État belge et exploités en commun par l'État, la Compagnie du Nord et celle du Grand-Luxembourg. Cette ligne a en plus 6,800 mètres de voies d'évitement dans les stations.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

---

(1) Y compris le raccordement de la Meuse à Namur, exploité en commun avec l'État et la grande Compagnie du Luxembourg, et le développement des courbes d'Angleur d'environ 3 kilomètres.

(2) Cette station a été ouverte au service de la grande vitesse en janvier 1867.

Notice.

Le service des obligations émises par la Société concessionnaire se fait intégralement au moyen de l'annuité de 1,000,000 de francs payée par le Nord français pour la location de la ligne de Namur à Liége ; la rente de 672,330 fr., payée par l'État pour la ligne de Mons à Manage, est exclusivement acquise, déduction faite des frais d'administration, au *capital actions*. Cette dernière rente se répartit de la manière suivante :

Les 26,595 actions primitives			touchent 351,054 fr., soit 13.20 fr. par titre.	
Les 10,000	id.	privilégiées	id.	292,000 fr., soit 29.20 fr. id.
			TOTAL.	643,054 fr.

Il reste 29,276 fr. qui couvrent les frais d'administration et de commission de banque, fixés dans les statuts à fr. 0-80 par action.

Les dividendes fixes annuels ci-dessus représentent, pour les actions primitives, 2.64 p. c. et pour les actions privilégiées 5.84 p. c. de leur taux nominal.

Afin de transformer en un capital réel remboursable les titres de rente, le Conseil d'administration proposa, en 1865, aux actionnaires de prélever chaque année 70 centimes sur le revenu de fr. 13-20 pour le remboursement des actions primitives à fr. 312-50 dans le délai de la concession. Sur les 26,595 actions, 397 seulement sont restées en dehors de cette proposition.

Le cours de ces valeurs qui était de 210 fr. en 1865 s'est élevé à 250 fr. au revenu de fr. 12-50 ou 5 p. c., et depuis la mesure prise, 15,000 titres environ ont été achetés sur la place de Londres pour compte de personnes belges.

En présence de ce fait, le Conseil d'administration a proposé, en 1866, une combinaison analogue aux porteurs *d'actions privilégiées*.

Une retenue de fr. 1-70 sur le revenu actuel de ces actions permettrait de les rembourser au taux approximatif de 680 fr.

Le revenu serait alors réduit à fr. 27-50 représentant, capitalisé à 5 p. c. (taux des actions primitives), une valeur de 550 fr.

Sur les 10,000 actions privilégiées, plus de 7,000 actions étaient déjà entrées dans la combinaison en mai 1868.

La réduction d'intérêt pour les actions remboursables a été fixé au mois de juillet 1868 et le premier remboursement au mois de janvier 1869.

Nul doute que les actions privilégiées rentreront en Belgique comme les actions primitives.

CHEMIN DE FER DE LIÉGE A MAESTRICHT
ET SES EXTENSIONS.

(*Voir* page 445 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Neuve*, 18, *à Bruxelles*.
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Liége-Longdoz*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	
DE ROTHSCHILD (Bon ALPH.),	Banquier,	Président,	Paris.
BRUGMANN (E.),	Id.	Vice-Président,	Bruxelles.
DU PRÉ (J.),	Ing. en chef hon. des ponts et chauss.,	Admin.-délégué,	Id.
BELLEFROID (V.),	Dir. de la Banq. Liég.,	Administrateur,	Liége.
LAMBERT (S.),	Banquier,	Id.	Bruxelles.
POISAT (M.),	Adm. du Nord-Franç.,	Id.	Paris.
RICHARD-LAMARCHE (H.),	Propriétaire,	Id.	Liége.
SAY (L.),	Adm. du Nord-Franç.,	Id.	Paris.
SCHRMONDT (B.),	Propriétaire,	Id.	Aix-la-Chapelle.
BRUGMANN (G.),	Banquier,	Commissaire,	Bruxelles.
DALLEMAGNE (E.),	Adm. gén. de Sclessin,	Id.	Sclessin.
TERWANGNE (C.),	Admin. de la Banque Liégeoise,	Id.	Liége.
WAUTIER (E.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
CLERMONT (J.),	Id.	Commiss. délégué près du gouvern. Néerlandais,	Maestricht.
VERHAEST (L.),	Chef de bur. au dép. des aff. étrangères,	Comm. du gouv.,	Bruxelles.

MM.	DIRECTION ET EXPLOITATION.	
CLERMONT (J.),	Ingénieur civil, directeur-gérant,	Liége.
GRIFFÉ (A.),	Chef du contrôle et de la comptabilité,	Id.
CAPPUYNS (G.),	Conducteur, chef du service de la voie,	Id.
NOIRSAIN (J.),	Contrôleur du mouv. et chef de station,	Visé.

Exploitation de 30,102 mètres à double voie, dont 11 kilomètres sont sur le territoire hollandais.

STATIONS. — **Liége** (Longdoz) à : Jupille, 5 kilom.; Wandre, 8; Cheratte, 10; Argenteau, 13; Visé (douane belge), 16; Eysden (douane hollandaise), 20; Gronsveld, 24; **Maestricht**, 30 kilom.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 13 avril 1867 et 15 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice. — Cette ligne est parfaitement située, étant le prolongement du Nord-Français et du Nord-Belge d'une part et du Grand-Luxembourg de l'autre, sur la voie la plus directe vers l'est de la Hollande et le nord de l'Allemagne par la ligne de Maestricht, Venlo, Kempen, à laquelle elle est reliée.

CHEMIN DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS

ET SES PROLONGEMENTS.

Exploité par la Comp. pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais, depuis le 1er juillet 1866.

(Voir page 155 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de la Loi, 22, à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A La Haye et rue du Méridien, 55, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— DIRECTEUR.
DE HIRSCH (Bon M.),	Banquier,	Président,	Bruxelles.
RÉGNIER-PONCELET (J.-H.),	Dir. de l'ét. St-Léonard,	Vice-Président,	Liége.
DELWART (E.),	Avocat,	Administrateur,	Gand.
BRACONNIER (CH.),	Industriel,	Id.	Liége.
BOUTAIN (L.),	Dir. de l'école indust.,	Id.	Id.
CLOCHEREUX (H.),	Avocat,	Id.	Id.
LANGRAND-DUMONCEAU,	Banquier,	Id.	Bruxelles.
DE HENESSE (Cte C.),	Propriétaire,	Id.	Liége.
VANDER ELST (C.),	Entrepreneur,	Id.	Bruxelles.
VANDER ELST (L.),	Id.	Id.	Id.
D'ALCANTARA (Cte A.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
D'ANDRIMONT (L.),	Id.	Id.	Liége.
FRAIPONT (J.),	Id.	Id.	Id.
TAUTIN (E.),	Id.	Id.	Id.
STIELS (CH.),	Id.	Commiss. du gouv.,	Id.
VAN ESPEN (F.-E.),	Directeur-gérant de la Compagnie,		Bruxelles.

Ouverture le 20 juillet 1866 de la section de Hasselt à Eyndhoven, de 59,174 mètres, et le 15 novembre 1866, de Hasselt au canal, de 1,180 mètres.

Exploitation de 118,669 mètres (1) à la fin des exercices 1866-1867.

STATIONS : **Liége** (Vivegnies) à : Herstal, 2 kilom.; Milmort, 7; Liers, 10; **Glons**, 17; Nederheim, 20; **Tongres**, 24; Hoesselt, 32; **Bilsen**, 35; Beverst, 39; Diepenbeek, 43; **Hasselt**, 50; Zonhoven, 57; Helchteren, 66; Wychmael-Beverloo, 75; Neerpelt, 85; Achel (douane belge), 91; Valkenswaard (douane hollandaise), 100; Waalré, 104; Eindhoven, 109 kilom.—Ans (État) à : Ans (Soc. L.-L.), 2 kilom., Rocour, 4; Liers, 7 kilom. — Bilsen à Munsterbilsen, 2 kilom. — Hasselt au canal, 1,180 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.

---

(1) Liége à Hasselt avec embranchement vers Ans et Munsterbilsen	58,343	mètres. 118,690
Section de Hasselt à Eindhoven	59,174	
Embranchement de Hasselt au canal	1,180	
Le 3 février 1868, a eu lieu l'ouverture, au service des marchandises, de la section d'Ans à Flémalle, dont les stations sont : *Ans* (Soc. L.-L.) à : Jemeppe, 8,577 mètres, Flémalle-Grande, 10,202; Flémalle-Haute, 12,202, ci	12,202	17,202
Plusieurs embranchements vers les charbonnages du nord de Liége, d'environ 5,000 mètres, sont reliés à cette dernière section, ci	5,000	
TOTAL		135,901

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Souscription publique de 6,000 obligations de 500 francs émises au taux de 433 francs.

1866. Avis du 11 fév., ass. gén. du 26 avril 1864.

Ces obligations rapportent 25 fr. d'intérêt annuel et doivent être versées intégralement le 5 juin 1866. Elles sont remboursables à 625 fr.

Jonction de la ligne de Hasselt à Eindhoven sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.

1867. Conv. 9 nov. ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

Notice.

L'exploitation du réseau des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois a été reprise, depuis le 1er juillet 1866, par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.

Les deux sections de Liége à Hasselt et de Liers à Ans (État) d'une longueur de 58 kilomètres, étaient alors ouvertes à l'exploitation; le 20 juillet, fut ajouté le prolongement de Hasselt à Eindhoven de 59 kilomètres, et le 15 novembre, l'embranchement d'un kilomètre de Hasselt au canal.

Enfin, le 3 février 1868, a eu lieu l'ouverture au service des marchandises de la section de 12 kilomètres d'Ans (Société Liégeoise-Limbourgeoise) à Flémalle, qui complète le réseau concédé et met le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois en rapport direct avec les lignes Nord-Belges à Flémalle et avec la vallée de la Meuse et ses nombreuses usines. Cette dernière section forme avec celle d'Ans-Vivegnies, une espèce de ceinture autour de Liége.

Le service de l'exploitation a été pris à forfait, moyennant la garantie d'une rente fixe kilométrique qui couvre l'intérêt et l'amortissement des obligations, en assurant de plus aux actions une part de 35 p. c. dans les recettes brutes au-dessus du chiffre de 17,200 fr. par kilomètre.

La section de Hasselt à Eindhoven a peu de ressources en fait de trafic local, mais elle deviendra une artère importante lorsqu'elle sera reliée par Boxtel et Bois-le-Duc à Utrecht, Amsterdam et aux lignes de la Frise et de la Gueldre.

Le chemin de fer de Eindhoven à Liége fera partie intégrante de la ligne de transit des ports de mer de la Hollande vers Mulhouse, centre d'un commerce considérable des cotons d'Amérique.

Les recettes de Hasselt-Eindhoven étaient de 2,720 fr. par kilomètre en 1866, elles ont atteint 3,200 fr. en 1867. Celles des autres lignes, y compris la garantie du gouvernement, se sont élevées à 13,500 fr. en 1866 et à 15,000 fr. en 1867.

Bilan de la construction au 31 décembre 1866.

ACTIF.

Travaux exécutés au 31 décembre 1866.

ANCIEN RÉSEAU.			
Toute la section de Tongres-Bilsen représentée par un capital de		1,495,200	10,527,452
NOUVEAU RÉSEAU.			
ENTREPRISE PRIMITIVE.			
A. — En dépenses générales, suivant bordereau des ingénieurs de la Société et certificats de paiements délivrés	4,502,152		
B. — En terrains, terrassements, travaux d'art	4,530,100		
		9,032,252	
ENTREPRISE GÉNÉRALE.			
A. — En dépenses générales	9,972,000		
B. — En travaux supplémentaires	3,110,500		
C. — Section d'Ans-Jemeppe	1,147,000		
D. — Id. de Hasselt-Eindhoven	4,381,500		
		17,611,000	17,611,000
		Total. . . fr.	28,138,452
Bischoffsheim et de Hirsch, banquiers.			
Valeurs des titres dont ils sont dépositaires au 31 décembre 1866. 197 actions à 500 fr., destinées à la liquidation de l'entreprise primitive.			98,500
CAISSE.			
Solde disponible au 31 décembre 1866			1,712
J.-R. Bischoffsheim, banquier, à Anvers.			
Valeur des titres dont il est dépositaire au 31 décembre 1866, et destinés à la liquidation de l'entreprise générale.			
1,158 actions		579,000	11,927,000
11,003 obligations		5,551,500	
PORTEFEUILLE.			
Valeur des titres destinés à la liquidation de l'entreprise générale.			
9,549 actions		4,774,500	
2,044 obligations		1,022,000	
		Total. . . fr.	40,165,664

PASSIF.

Capital affecté à la construction des diverses sections.

ENTREPRISE PRIMITIVE.		
12,800 actions à 500 fr.	6,400,000	10,472,078
2,874 obligations Tongres-Bilsen à 300 fr., remboursables à 500 fr., portant 15 fr. d'intérêts	862,200	
14,203 obligations, 2e émission, à 226 fr., remboursables à 500 fr., portant 15 fr. d'intérêts	3,209,878	
ENTREPRISE GÉNÉRALE.		
27,600 obligations à 500 fr.	13,800,000	29,526,000
31,452 obligations, 3e émission, à 500 fr., remboursables à 625 fr., portant 25 fr. d'intérêts	15,726,000	
COMPTE D'AMORTISSEMENT.		
110 obligations Tongres-Bilsen remboursées	33,000	67,374
99 id. 2e émission id.	22,374	
24 id. 3e id. id.	12,000	
	Total. . . fr.	40,065,452
ENTREPRISE PRIMITIVE.		
197 actions retenues pour travaux exécutés		98,500
FRAIS D'ADMINISTRATION.		
Somme disponible sur les frais d'administration versés par les entrepreneurs		1,712
	Total. . . fr.	40,165,664

Bilan de l'exploitation au 31 décembre 1866.

ACTIF.

Stations diverses. — Art. 1er. Bureaux de la ligne : Encaisse et ports à recevoir dans les stations.	1,432
Service financier. — Art. 1er. Caisse de l'exploitation : Espèces et valeurs en caisse à la direction.	5,957
Caisse de l'administration : Espèces et valeurs en caisse.	2,881
Comptes particuliers. — Art. 1er. Comptes courants : Débiteurs divers.	101,246
Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État Néerlandais.	317,192
Total. . . fr.	428,708

PASSIF.

Service financier. — Art. 2. Salaires et états ordonnancés à payer : Salaires et états divers à payer.	2,590
Comptes particuliers. — Art. 1er. Comptes courants : Créditeurs divers.	19,824
Coupons d'intérêts sur obligations à payer.	357,663
Obligations à rembourser.	46,500
Crédit pour frais d'administration de la Société	2,131
Total. . . fr.	428,708

Compte général de Profits et Pertes au 31 décembre 1866.

DOIT.

Imputation des coupons d'intérêts sur obligations, échus le 30 juin 1866.	207,175
Id. id. id., id. le 31 décembre 1866	357,662
Id. de l'amortissement des obligations remboursables le 31 décembre 1866	46,500
Id. du crédit destiné à la liquidation des frais d'administration du 1er juillet au 31 décembre 1866	7,500
Total. . . fr.	618,837

AVOIR.

Excédant disponible des recettes sur les dépenses d'exploitation du 1er janvier au 30 juin 1866 (voir le détail ci-après).	111,803
Redevance fixe payée par la Compagnie Néerlandaise	317,192
Complément de la redevance fixe ci dessus, dû par MM. Bischoffsheim et de Hirsch, suivant l'article 4 de la convention du 4 avril 1864	129,334
Solde à liquider par les entrepreneurs, suivant l'article 3 de la convention du 4 avril 1864	60,508
Total. . . fr.	618,837

Compte général de l'exploitation (exercice 1866).

RECETTES (en francs).	1er semestre.	2e semestre.	Total de l'année.
Voyageurs	107,452	172,913	280,365
Bagages	1,654	5,279	6,933
Marchandises et finances	206,698	206,324	413,022
Equipages	62	»	62
Chevaux et bestiaux	3,739	5,826	9,565
Produits extraordinaires	626	1,231	1,857
Totaux . . . fr.	320,231	391,573	711,804 (1)
Minimum d'intérêt garanti (1er semestre 1866)	56,500	»	56,500
Id. id. (2e id.)	»	57,500	57,500
Totaux . . . fr.	376,731	449,072	825,804 (1)
DÉPENSES.			
Dépenses d'exploitation du 1er semestre . . . . . 223,967 Réduction du prix sur les transports de gravier . . . 53,812	277,779	(2)	
Excédant des recettes sur les dépenses . . . . . fr.	98,952	»	

Compte de Profits et Pertes de l'exploitation (exercice 1866).

	Fr.	Fr.
Excédant des recettes sur les dépenses, y compris la garantie du minimum d'intérêt du 1er semestre 1866	42,452 56,500	98,952
Emploi du matériel roulant en service mixte	216	
Produit de la location des locomotives de la Société	4,250	
Id. id. du matériel de la Société	5,278	
	9,744	
A déduire, pour location de 18 waggons vides de la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais	4,287	
		5,457
Produit de la location de la maison, place Saint-Jean, à Liége	3,212	
Id. du buffet de la station de Tongres	242	3,499
Produit d'une vente de foin et paille	45	
Escomptes sur comptes courants	1,182	3,709
Intérêts id.	2,527	
Retenue sur les salaires du personnel		186
Bénéfice total transféré au compte général de Profits et Pertes	fr.	111,803

(1) La longueur moyenne exploitée en 1866 ayant été de 85 kilomètres, cela donne une recette brute kilométrique de 8,374 fr., sans la garantie du gouvernement, et de 9,715 fr. en comprenant la garantie.

(2) Les dépenses du deuxième semestre sont au compte de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais qui perçoit les recettes et le minimum d'intérêt à son profit. (*Voir* pour les conditions de la prise à bail de l'exploitation la page 458 du premier *Annuaire*.)

CHEMIN DE FER DE LIERRE A TURNHOUT (1).

(*Voir* page 467 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard, 88, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
DRUGMAN,	Direct. de la Société générale,	Président,	Bruxelles.
STOCLET (AD.),	Propriétaire,	Direct.-délégué,	Id.
MALOU (J.),	Sénateur,	Directeur,	Id.
MATTHIEU (J.),	Banquier,	Id.	Id.
BISCHOFFSHEIM (J.-R.),	Sénateur,	Commissaire,	Id.
LEYSEN (TH.),	Ingénieur,	Id.	Id.
MACKENSIE-SHAW,	Propriétaire,	Id.	St-Germain.
SPITAELS (F.),	Id.	Id.	Bruxelles.
FOCQUET (P.),	Directeur de l'exploitation,		Id.

Ce chemin de fer a été livré à l'exploitation le 29 avril 1855. Il a une étendue de 38,420 mètres à simple voie.

Exploitation de 37,420 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Lierre** à : Nylen, 7,972 mètres ; Bouwel, 13,584 ; Herenthals, 19,647 ; Lichtaert, 25,442 ; Thielen, 27,944 ; **Turnhout**, 37,420 mètres.

Dates des ass. gén. des actionnaires : 1er mai 1867 et 6 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Le chemin de fer de Lierre à Turnhout est prolongé jusqu'à Tilbourg depuis le 12 octobre 1867 ; cela le met en communication d'un côté avec Breda, le Moerdyck et l'ouest de la Hollande, et de l'autre avec Venlo et Kempen et l'est de la Hollande ; mais il faudra attendre l'année 1870 pour que la ligne de Turnhout puisse acquérir une véritable importance, lorsque le chemin de fer de Boxtel, Bois-le-Duc à Utrecht et Amsterdam sera terminé.

La ligne de Lierre à Turnhout ne revenant qu'à 116,216 fr. par kilomètre, y compris le matériel, se trouve dans de bonnes conditions pour l'avenir.

Depuis l'ouverture de la section de Turnhout à Tilbourg, le Grand-Central a acquis un droit de parcours d'Herenthals à Turnhout pour les trains circulant entre Aerschot et Tilbourg.

(1) Cette ligne est exploitée pour compte de la Société des chemins de fer d'Anvers-Rotterdam. (*Voir* pour les conditions pages 468 et 469 du premier *Annuaire*.)

CHEMIN DE FER DE LOKEREN A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS

PAR SELZAETE,

Faisant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 477 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Boulevard du Régent, 15, à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs, 8, à Bruxelles et à Saint-Ghislain.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	— BANQUIERS.
SNOY (Bon Ch.),	Représentant,	Président,	Bruxelles.
DE MERÒS (Cte E.),	Propriétaire,	Administ.,	Id.
DUMON (A.),	Anc. min. des trav. publics,	Id.	Id.
MOREL (J.),	Propriétaire,	Id.	Id.
EYCKHOLT (ALF.),	Sec. gén. de la Soc. d'expl. de chem. de fer,	Id.	Id.
DAUMERIE-DE COCK (C.),	Propriétaire,	Commiss.,	Id.
DE LAMBERTS-CORTENBACH (Bon),	Id.	Id.	Saint-Trond.
DE MEULENAERE (G.),	Représentant,	Id.	Château de Pitthem, près Thielt.
LIBERT (A.),	Propriétaire,	Id.	Nimy, près Mons,
LA BANQUE DE L'UNION,		Banquier,	Bruxelles.
DUJARDIN (J.-E. et L.),		Id.	Bruges.

Ouverture le 25 mars 1867 au service des marchandises et le 5 avril suivant à celui des voyageurs, d'une section de 19,264 mètres de Lokeren à Selzaete.

Exploitation de 19,264 mètres à la fin de 1867.

STATIONS. — **Lokeren** à : Exaerde, 5,447 mètres; Moerbeke, 9,011; Wachtebeke, 13,928; Selzaete, 19,264 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Le chemin de fer de Lokeren à Terneuzen, prolongement des lignes de Dendre-et-Waes, n'aurait pas eu raison d'être sans l'embranchement de Termonde à Lokeren, qui n'était par lui-même qu'une impasse peu profitable à la Compagnie et acquérait une certaine importance en se reliant à Terneuzen, un des bons ports de mer hollandais. La Compagnie de Dendre-et-Waes, comprenant l'intérêt majeur attaché à la construction de la ligne de Lokeren à Terneuzen, s'entendit avec le concessionnaire, M. Dumon, pour faciliter l'exécution du chemin de fer dans un but d'intérêt commun, ce qui donna lieu à une convention verbale intervenue le 2 janvier 1864 (1).

(1) *Voir* pour les conditions de la convention la page 478 du premier *Annuaire*.

CHEMIN DE FER DE LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

(*Voir* page 180 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : { *Rue d'Idalie, 44, à Bruxelles.*
Gresham House, Old Broad Street, à Londres.

SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue d'Idalie, 44, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
SCOTT (L'hon. FRANÇOIS),	Memb. du Parl. angl.,	Président du Conseil,	Londres.
TESCH (V.),	Anc. min. de la just.,	Prés. du Comité local,	Bruxelles.
REED (B.-B.) Esq.,	Propriétaire,	Administ.-délégué,	Red-Hill (Cté de Surrey).
AIKIN (J.) Esq.,	Id.	Administrateur,	Liverpool.
BRASSEUR (J.),	Consul de Russie,	Id.	Ostende.
CLOSE (T.) Esq.,	Magistrat,	Id.	Nottingham.
DE MOOR,	Représentant,	Id.	Bruxelles.
FENTON (W.) Esq.,	Banquier,	Id.	Rochdale.
NIELD (J.),	Propriétaire,	Id.	Id.
HUTCHINSON Esq.,	Prés. du syndicat des agents de change,	Id.	Londres.
EYCKHOLT (AD.),	Insp. gén. de l'expl. des ch. de fer conc.,	Comm. du gouv.,	Bruxelles.
MERCIER,	Propriétaire,	Id.	Id.
DELLOYE-TIBERGHIEN,	Id.	Banquier,	Id.

MM.	DIRECTION ET EXPLOITATION.	
KRÉMER (E.),	Sec. de la Comp. et chef du service central,	Bruxelles.
MATTHIEU (L.),	Chef d'exploitation,	Id.
MOTTIN,	Service de la voie,	Id.
KITSON (TH.),	Service de la traction et du matériel,	Id.
DE VOS (N.),	Service commercial et contrôle,	Id.

Ouverture le 1er août 1866 au service des voyageurs et des marchandises de la section de Melreux à **Liége** (Guillemins) sur une étendue de 52 kilomètres.

Exploitation de 284 kilomètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Bruxelles** (Quartier-Léopold) à : Watermael, 4 kilom ; Boitsfort, 6 ; Groenendael, 10 ; La Hulpe, 15 ; Rixensart, 19 ; **Ottignies**, 24 ; Mont-St-Guibert, 29 ; Chastre, 33 ; Gembloux, 38 ; St-Denis-Bovesse, 46 ; Rhisne, 50 ; **Namur**, 56 ; Naninnes, 65 ; Assesse, 74 ; Natoye, 78 ; **Ciney**, 84 ; Haversin, 94 ; Aye (Marche), 104 ; Marloye, 107 ; Jemelle, 113 ; Forrières, 116 ; Grupont, 122 ; Poix-St-Hubert, 132 ; Libramont, 145 ; Longlier, 154 ; Lavaux, 161 ; Marbehan, 170 ; Habay, 177 ; Fouches, 184 ; **Arlon**, 191 ; Autel (bifurcation), 194 ; Sterpenich (douane belge), 201 ; *Guillaume-Luxembourg* : Bettingen (douane du Grand-Duché), 203 ; Capellen, 206 ; Mamer, 210 ; Bertrange, 213 ; **Luxembourg**, 221 kilom. — Autel (bifurcation) à : Messancy, 7 kilom. ; Athus, 10 ; frontière, 12 kilom. — **Bruxelles** (Nord) à : rue

Josaphat, rue Rogier, chaussée de Louvain, rue de la Loi et **Bruxelles** (Quartier-Léopold), 6 kilom. — Ligne de l'Ourthe : **Liége** (Guillemins) à : Angleur, 3 kilom., Tiff, 10; Esneux, 15; Poulseur, 19; Comblain-au-Pont, 24; Comblain-la-Tour, 27; Hamoir, 32; Bomal, 40; Barvaux, 43; Melreux, 52; Marche, 62; Marloie, 65 kilom.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 11 octobre 1866 et 9 avril 1867 pour l'exercice 1866; 19 octobre 1867 et 15 avril 1868 pour l'exercice 1867.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Agrandissement de la station de Jemelle.

1866. A. R. 22 fév., *Mon.* 27 fév.

Cet agrandissement est nécessaire tant par suite des développements actuels et éventuels des transports que pour y établir une remise aux locomotives, des ateliers de réparation, une grande plaque tournante et de nouvelles voies de service.

Emprunt autorisé jusqu'à concurrence de 18,750,000 francs avec ou sans émission d'obligations.

A. R. 23 avril, *Mon.* 29 avril, ass. gén. 20 avril.

Cette somme est nécessaire pour la construction de l'embranchemen de Bastogne, l'exécution partielle de la double voie sur la ligne existant et l'augmentation du matériel roulant.

Emprise autorisée pour l'établissement de la seconde voie sur la section de Poix à Arlon.

A. R. 26 avril, *Mon.* 28 avril.

Cette seconde voie est devenue indispensable par suite du développement du trafic et l'ouverture prochaine de la ligne de l'Ourthe.

Nouveau tarif mixte pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux entre les stations du chemin de fer de l'État et celles du chemin de fer du Grand-Luxembourg (1).

Avis du ministère, *Mon.* 30 sept. et 8 oct.

Ce tarif sera mis en vigueur à partir du 1er octobre 1866.

Les conditions réglementaires et la classification des marchandises du service intérieur des chemins de fer de l'État (édition du 1er mai 1866) sont applicables aux transports mixtes avec le chemin de fer du Luxembourg, sauf quelques modifications.

(1) Un avis du Ministère, inséré dans le *Moniteur* du 30 janvier 1868, annonce que ce tarif est remplacé par celui du service intérieur du chemin de fer de l'État (édition de février 1868). (*Voir* page 32 de l'*Annuaire*.) Les conditions réglementaires et la classification des marchandises de ce tarif sont applicables aux transports mixtes avec le chemin de fer du Grand-Luxembourg, sauf quelques exceptions.

Digitized by Google

La grande Compagnie du Luxembourg se substitue à l'Est-Français pour l'exploitation de la ligne de Bettingen à Wasserbelig du Guillaume-Luxembourg (57 kilomètres environ).

1867. A partir du 20 fév. (1).

La halte de Lavaux est érigée en station.

Ordre de service n° 129 du 27 avril. (Depuis le 15 avril.)

Ligne de la frontière française à Longwy, exploitée par la Grande Compagnie du Luxembourg.

Ordre spécial n° 320/281 du 27 nov. (A partir du 1er janv. 1868.)

Notice.

Un temps d'arrêt s'est produit dans le développement de la prospérité de ce chemin de fer. Il doit être attribué à deux causes : 1° à une trop grande réduction des tarifs que la Compagnie à dû subir à la suite des mesures adoptées par le gouvernement ; or, en supposant que la recette brute restât la même, cette réduction exagérée du prix de transport diminuait beaucoup la recette nette, l'augmentation du trafic résultant des bas tarifs ne compensant pas suffisamment l'augmentation des frais d'exploitation, et 2° à la crise industrielle et commerciale que toute l'Europe subit depuis deux ans, et dont la Belgique et la France souffrent bien plus encore que les autres pays.

En outre, l'invasion du choléra a été si forte vers la fin de 1865 et en 1866, que l'on a dû fermer des établissements industriels qui alimentaient ce chemin de fer.

Le gouvernement ayant un peu relevé les prix de transport des marchandises depuis le 1er février 1868, la Compagnie a immédiatement adopté ces nouveaux tarifs, tant pour son service intérieur que pour le service mixte. Il faut espérer que l'État marchera dans la même voie pour les prix de transport des voyageurs.

La crise industrielle tient à l'incertitude de l'avenir. Aussitôt que la paix sera assurée et la confiance rétablie, le trafic reprendra sa première activité et devra même se développer par suite de la production des usines nouvellement construites dans le Grand-Duché du Luxembourg et dans la Moselle.

Bien que les recettes se soient accrues en moyenne de 12,000 fr. par semaine depuis le 1er janvier 1868 jusqu'en avril, la situation du commerce et de l'industrie est loin d'être normale ; l'industrie métallur-

(1) *Voir* pour les conditions la convention passée le 9 janvier 1863 (page 485 du premier *Annuaire*).

gique, qui fournit à la Compagnie ses principaux transports, est encore dans un état de souffrance des plus intenses. Cette situation ne peut pas se prolonger longtemps encore, et du moment où elle cessera, les recettes s'amélioreront dans de bonnes condition.

La Compagnie exploite depuis le 20 février 1867 la partie du réseau Grand-Ducal, comprise entre Bettingen et Wasserbelig, d'une étendue d'environ 57 kilomètres (1). Le bénéfice de cette exploitation du 20 février au 31 décembre 1867 a été de 85,323 francs pour la Compagnie du Luxembourg, ce qui est un résultat assez favorable.

Elle exploite également depuis le 1er janvier 1868 la ligne de la frontière française à Longwy.

Ligne de l'Ourthe. — Cette ligne a été livrée à l'exploitation sur tout son parcours le 1er août 1866.

Les événements qui ont pesé sur le trafic de la ligne principale ont également influé sur cette section, qui est devenue par là une charge d'autant plus lourde pour la Compagnie.

La recette de 1867 ayant été de 734,622 fr. : cela représente un produit kilométrique de 11,302 fr.

Ce produit était, en 1859, de 14,141 fr. sur la ligne principale et le rapport des dépenses aux recettes s'élevait alors à 56 p. c. ; nul doute qu'avec les anciens tarifs, on eût exploité cette nouvelle section à 60 p. c. de la recette au lieu de plus de 95 p. c., ce qui eût donné un bénéfice de 293,849 fr. au lieu de 31,414 fr. seulement.

Le gouvernement a transféré sur la ligne de l'Ourthe la garantie annuelle de 800,000 fr., dont la Compagnie jouissait antérieurement sur la ligne de Namur à Arlon. Cette garantie est depuis devenue commune aux deux lignes de l'Ourthe et de la frontière Grand-Ducale à Spa (2) ; 450,000 fr. ont été attribués à la première et 350,000 fr. à la seconde ligne, en cas de partage de la garantie.

Pour 1867, le chemin de fer de l'Ourthe a touché 507,885 fr. à titre de garantie ; or, comme il a fallu en 1867 une somme de 1,126,338 fr. pour payer les charges d'intérêt et d'amortissement des obligations et les intérêts des actions privilégiées créées pour cette ligne, la perte s'est élevée au chiffre de 569,970 fr. (3), qui a été transférée au compte de Profits et Pertes, compte général.

Les recettes du premier semestre de 1866 ont dépassé de 7,000 fr. environ celles du semestre correspondant de 1867 ; cela ne représente pas même 2 p. c. et doit être considéré comme un résultat favorable, car il est à remarquer que dans le semestre de 1866, la ligne de Spa à Luxembourg n'était pas encore ouverte, tandis que pendant le second semestre

(1) *Voir* pour les conditions la convention passée le 9 janvier 1863 (page 485 du premier *Annuaire*).
(2) *Voir* page 485 du premier *Annuaire*.
(3) Déduction faite du produit des intérêts du solde du cautionnement.

Digitized by Google

de 1867, cette ligne était en pleine exploitation, ce qui a dû nécessairement diviser les transports en provenance du bassin de Liége.

Or, pour que le trafic divisé soit à peu près le même qu'avant la concurrence, il faut qu'il y ait de sérieux éléments qui contribuent à son développement.

Lorsque les voies de communication que l'on établit aborderont au chemin de fer et que les causes du malaise actuel auront disparu, nul doute que les recettes de la ligne de l'Ourthe, jointes à la somme garantie par le gouvernement, ne donnent un résultat satisfaisant.

On a commencé les travaux relatifs à l'embranchement vers Bastogne, qui aura une étendue de 29 kilomètres et coûtera environ 3,000,000 de fr., tout compris.

D'après la convention du 27 juin 1862 (*Mon.* 8 mars 1863), le gouvernement a affecté à cet embranchement une somme de 70,000 fr., comme garantie pour parfaire un produit net de pareille somme.

Bilan au 31 décembre 1866 (2e semestre) (1).

ACTIF.

CHEMIN DE FER (premier établissement).

Railway, Bruxelles à Namur	29,778,562	
Id., Namur à Arlon	35,981,337	
Raccordement (Grand-Duché)	1,285,298	
Embranchement vers Longwy	1,707,372	
Télégraphe	42,919	
Station de Namur (agrandissement)	699,285	
		69,494,773

CHEMIN DE FER DE L'OURTHE.

Travaux, terrains, études et frais généraux	17,128,148		
Intérêts pendant la construction	1,604,467		
			18,732,615
Matériel en service			12,818,795
Embranchement vers Bastogne (études)			19,479
Canal			10,106,851
Terrains et propriétés acquis au nom de la Compagnie		295,595	
Escompte des obligations £ 20 (4e émission)		449,142	
Magasins d'approvisionnements		2,094,406	
			2,839,14[illegible]

SOMMES DUES OU A JUSTIFIER PAR DIVERS.

Cautionnement de la ligne de l'Ourthe		400,000	
Compagnies de chemins de fer		592,816	
Tesch (Ém.), remises pour achats de terrains pour la ligne de l'Ourthe		78,884	
Divers débiteurs en compte courant		50,013	
État belge, compte de garantie de la ligne de l'Ourthe		506,070	
Payements à valoir sur le matériel en construction		131,063	
			1,758,8[illegible]
Comptes en suspens.	Coût du renouvellement de la voie à porter successivement en dépense	382,217	
	Les 2/3 de cinq années de frais de surveillance payés à l'État en 1866	20,000	
	Les 2/3 du coût de réparations extraordinaires	12,896	
			415,1[illegible]
Minimum d'intérêt de la ligne de Namur à Arlon (sommes restant à amortir par compte revenu)			302,9[illegible]
Versements arriérés sur actions privilégiées			41,30[illegible]
Id. id. id. constituées			1,750
Valeurs disponibles en caisse et chez les banquiers à Londres et en Belgique			771,669
Portefeuille (35,570 obligations de 500 fr.)			17,785,000
		Total. . . fr.	135,085,270

(1) Le Bilan et le compte de Profits et Pertes de 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

PASSIF.

CAPITAL.

Actions (100,000 de 500 fr.)			50,000,000	
Id. privilégiées 5 p. c. (11,000 de 500 fr.)			5,500,000	
Obligations £ 4, nombre émis		113,392		
Id. id., id. remboursé		3,227		
Reste		110,165	11,016,500	
Obligations £ 20 (1re émission)		25,000		
Id. id. (2e id.)		20,990		
Id. id. (3e id.)		31,994		
Id. id. (4e id.)		43,000		
		119,994		
Nombre remboursé	728			
Id. annulé avant l'émission	110			
		838		
		119,156		
			59,578,000	
				126,094,500

SOMMES DUES A DIVERS, SAVOIR :

Pour salaires et états divers	261,172	
Divers en compte courant	398,567	
Pour fournitures de matériel	225,078	
A.-G. Arrasse, entrepreneur de la ligne de l'Ourthe	497,934	
Effets à payer	3,835,025	
Compagnies de chemins de fer	325,644	
Intérêts et remboursements d'obligations restant à payer	133,980	
'n dépôt pour garantie des contrats (C. Arrasse et Cie)	617,996	
ividende des années antérieures restant à payer	58,915	
mprant	1,000,656	
		7,354,967
Dix-huitième coupon d'obligations £ 20		31,049
Amortissement des obligations £ 4		322,700
Id. id. £ 20		364,000
Fonds de réserve		165,000
Revenu, exercice 1866, 2e semestre		753,054
Total fr.		135,085,270

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DE MALINES A TERNEUZEN.

(*Voir* page 500 du premier *Annuaire*.)

Déchéance prononcée par A. R. du 2 mai 1868, *Mon.* 7 mai.

CHEMIN DE FER DE MALINES, PAR SAINT-NICOLAS, A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS.

Loi qui autorise la concession d'un chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas (1).

1868. Loi 27 mai, *Mon.* 4 juin.

Le gouvernement est autorisé :

1° A concéder, aux clauses et conditions stipulées dans une convention conclue le 4 mai 1868, un chemin de fer de Malines, par Saint-Nicolas, à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst;

2° A concéder, à des conditions analogues, un chemin de fer partant de Termonde, passant par Hamme et se reliant à la ligne ci-dessus;

3° A restituer à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer international de Malines à Terneuzen, les cautionnements de 275,000 fr. et 75,000 fr., ensemble 350,000 fr., déposés pour l'obtention des concessions des chemins de fer de Malines à Saint-Nicolas et de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, octroyées en exécution des lois des 12 août 1862 et 31 mai 1863, concessions dont la déchéance a été prononcée.

Notice.

Le chemin de fer de Malines à la frontière des Pays-Bas prendra son origine à la station de Hombeck de la ligne de l'État de Malines à Termonde, sur lequel les concessionnaires auront la faculté de faire circuler leurs trains.

Il y a autour de Tamise, dans un rayon d'une lieue et demie, une population d'environ 100,000 habitants; elle attend depuis longtemps ce chemin de fer qui la mettra en communication avec le réseau national.

Ce chemin de fer devra être livré à l'exploitation dans un délai de deux ans.

Le capital social sera de 6,500,000 fr. au lieu des 16 millions de la première Société.

D'après l'article 10 de la convention précitée du 4 mai 1868, les concessionnaires sont autorisés (2) à disposer le pont à construire pour le passage du chemin de fer sur l'Escaut, à Tamise, de manière à pouvoir y annexer, soit une voie charretière avec trottoirs pour piétons, ensemble d'une largeur de $4^{m},50$, soit seulement des trottoirs pour piétons, chevaux non attelés et bestiaux.

Des droits de péages seront perçus pour tout passage sur le pont.

(1) Concession accordée par A. R. du 16 juin 1868, *Mon.* 20 juin.

(2) La Commission des travaux publics (séance du 20 mai 1868) a été d'avis qu'il fallait imposer comme condition à la Compagnie l'obligation d'annexer au pont à construire sur l'Escaut une voie charretière avec trottoir pour piétons, le gouvernement dût-il même promettre son concours pécuniaire pour l'exécution de ce travail, qui sera colossal.

CHEMIN DE FER DE MANAGE A PIÉTON

ET DE SES EXTENSIONS,

Exploité par la Société de la Jonction de l'Est jusqu'au 31 décembre 1867.

Exploité par la Soc. gén. d'exploitation de chemins de fer depuis le 1er janvier 1868.

(Voir page 502 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue du Marché-au-Bois*, 17, *à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES.		
PERROT (E.),	Propriétaire,	Président,	Château de Larmoy, près Vierson (France).
WAROCQUÉ (A.),	Représentant,	Vice-Président,	Mariemont.
PREUD'HOMME (FR.),	Propriétaire,	Admin.-délégué,	Morlanwelz.
DECHAMPS (A.),	Doct. en droit,	Administrateur,	Scailmont-Manage.
T'SERSTEVENS-TROYE (J.),	Représentant,	Id.	Marbais, près Thuin.
CONSIDÉRANT (N.),	Propriétaire,	Commissaire,	Bruxelles.
DAVIGNON (H.),	Id.	Id.	Id.
HAMOIR (E.),	Id.	Id.	Valenciennes.
LECLERCQ (CH.),	Id.	Id.	Bruxelles.
VAN VOLXEM,	Id.	Id.	Id.

Exploitation de 9,959 mètres à la fin des exercices 1866 et 1867.

STATIONS. — **Manage à** : Bascoup (Chapelle), 6,671 mètres ; **Piéton**, 9,959 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 30 avril 1867 et 28 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Le chemin de fer de Manage à Piéton est livré à l'exploitation sur toute la ligne depuis le 5 octobre 1865.

Il a été exploité à forfait par la Société de la jonction de l'Est (Manage à Wavre) jusqu'au 1er janvier 1868 et fait maintenant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

L'exploitation se fait moyennant un prélèvement, en faveur de la Société, sur la recette brute. La redevance s'est élevée à 26,018 fr. pour 1866 et à 40,219 fr. pour 1867.

CHEMIN DE FER RELIANT MAESEYCK ET VIRTON

AU RÉSEAU DES VOIES FERRÉES DE BELGIQUE.

Loi qui autorise la concession, avec garantie d'un minimum d'intérêt, de deux chemins de fer reliant les villes de Maeseyck et de Virton au réseau des voies ferrées de Belgique.

1866. Loi 1er déc., *Mon.* 7 déc.

Art. 1er. Le gouvernement est autorisé à concéder :

1° Un chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, avec prolongement éventuel vers la ligne néerlandaise de Venlo à Maestricht;

2° Un chemin de fer se détachant de la ligne de Namur à Arlon et se dirigeant vers la frontière française, passant par ou près de la ville de Virton.

Art. 2. La concession de ces deux chemins de fer pourra être accordée moyennant une garantie d'intérêt, qui ne dépassera pas respectivement 150,000 fr. pour le premier et 275,000 fr. pour le second.

Art. 3. Dans le cas où le produit net de l'exploitation de ces deux chemins de fer excéderait pour la première ligne 200,000 fr., et pour la seconde 380,000 fr., l'excédant serait versé à la caisse du Trésor, à concurrence des sommes éventuellement payées par l'État du chef de la garantie pendant les années antérieures.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE MONS A HAUTMONT

ET DE SAINT-GHISLAIN,

FAISANT PARTIE DES LIGNES NORD-BELGES.

(Voir page 504 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Paris et à Bruxelles* (à la Société générale).
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Mons.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	BANQUIER.
DE ROTSCHILD (Bon J.),	Banquier,	Président,	Paris.
MALOU (J.),	Sénateur,	Vice-Président,	Bruxelles.
BRUGMANN (G.),	Banquier,	Administrateur,	Id.
BRUGMANN (E.),	Id.	Id.	Id.
CORBISIER (F.),	Sénateur,	Id.	Mons.
GOETHALS (Bon A.),	Général,	Id.	Bruxelles.
IMBAULT (L.),	Propriétaire,	Id.	Frameries.
LIEDTS (Ch.),	Gouvern. de la Société générale,	Id.	Bruxelles.
POISAT (M.),	Propriétaire,	Id.	Paris.
GRÉMAN (Ch.),	Direct. de la Société générale,	Id.	Bruxelles.
D'OFFEGNIES (H.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
LAMBERT (S.),	Banquier,	Id.	Id.
LETORET (Ch.),	Propriétaire,	Id.	Mons.
SALBRECHT (Ch.),	Id.	Id.	Id.
GOBLET (Cte),	Id.	Id.	Bruxelles.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE,		Banquier,	Id.
VANDERSCHRICK (F.),	Secrétaire,		Id.

Exploitation de 45,783 mètres (1) à la fin de 1866 et de 16,365 mètres (2) à la fin de 1867 (partie belge seulement).

STATIONS.— **Mons** (stat. de l'État) à : raccordement, 1,202 mètres ; Cuesmes, 3,110 ; **Frameries**, 7,324 ; Quévy, 14,877 ; frontière, 16,365 mètres. — Réseau de Saint-Ghislain, 21,543 mètres. — **Frameries** à Formation, 7,875 mètres.

---

(1) La différence avec le chiffre de l'année 1865 provient des longueurs des voies particulières exploitées par la Compagnie : charbonnage des houilles grasses, 1,571 mètres et celui de Longterne-Ferrand, 900 mètres ; en outre, l'embranchement de Frameries à Formation est de 7,875 mètres au lieu de 7,272 mètres.

(2) Réseau de Mons à la frontière seulement, les lignes de Saint-Ghislain ayant été cédées à la Compagnie des Bassins houillers à dater du 1er janvier 1867.

Réseau de Saint-Ghislain.

		Mètres
A. —	Embranchement de Frameries à Formation	7,875
B. —	Formation à Warquignies	3,185
	Branche de Warquignies à la gare des Chevalières	2,202
	Id. au Buisson n° 1	685
	Gare de Warquignies à l'Escouffiaux n° 1	600
C. —	Formation au Buisson n° 2	1,233
	Gare de Warquignies à l'Escouffiaux n° 7	1,040
D. —	Formation à Dour	3,650
	Dour à Thulin	3,309
E. —	Formation au Canal	4,570
	Saint-Ghislain à la Branche du Canal	1,069
	Total des lignes du réseau de Saint-Ghislain proprement dit	29,418
Lignes particulières exploitées par la Compagnie.	Charbonnages des Houilles grasses	1,571
	Id. de Longterne-Ferrand	900
	Id. des Chevalières (Sainte-Catherine)	386
	Id. id. (Saint-Charles)	469
	Id. de la Grande veine du Bois Saint-Ghislain	102
	TOTAL GÉNÉRAL	32,846

Les distances étant données de gare en gare et de celle de Formation pour les distances A, B, C, D, E, la moitié de la longueur de la gare de Formation est comptée cinq fois au lieu de deux fois. En supprimant ces doubles emplois, on arrive à une longueur totale exploitée de 32,594 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 8 avril 1867, 30 mars, 6 et 28 avril 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Cession à bail du chemin de fer de St-Ghislain et ses embranchements (1) **à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.**

1866. Traité provisoire 28 septembre et 16 octobre. (A dater du 1er janvier 1867.)

La Compagnie des Bassins houillers du Hainaut se substitue à celle du Nord pour l'achèvement de tous les travaux en cours d'exécution, et elle la garantit contre tous procès ou toutes réclamations qui peuvent être actuellement en instance ou qui pourront résulter de la cession et de l'exploitation future du chemin de fer de Saint-Ghislain.

Elle s'interdit de contracter aucun emprunt ou d'émettre aucune obligation, qui seraient, en quelque chose que ce soit, privilégiés sur la créance résultant du bail de cession.

(1) Ce traité a été approuvé dans l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut du 23 février 1867 et dans celle des actionnaires du Nord du 24 avril suivant.

Le prix du bail, basé sur la moyenne des produits nets de Saint-Ghislain pendant les derniers exercices, est fixé à 350,000 fr. par an, payables en deux termes, de six mois en six mois.

De plus, en vertu d'une convention particulière, annexée au traité, 1,000,000 de fr. doit être payé à la Compagnie du Nord pour le mobilier des stations et pour le matériel roulant spécialement affecté au service de traction et de transport sur le chemin de Saint-Ghislain.

Le paiement en sera effectué d'ici au 15 juillet 1868, en quatre termes, à raison de 250,000 fr. par semestre, avec intérêts à 5 p. c. Ce paiement est garanti par la Banque de Belgique.

Les intérêts de ce recouvrement spécial, soit . . .	50,000 fr.
réunis à la redevance de	350,000 »
ci-dessus mentionnée, forment un revenu annuel de . .	400,000 fr.

Notice.

La Compagnie du Nord, qui a pris à bail les lignes de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain, a cédé le réseau de Saint-Ghislain, depuis le 1er janvier 1867, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, moyennant une rente égale au produit net le plus élevé obtenu sur ce réseau.

Elle a pris cette décision pour sauvegarder ses intérêts compromis par suite de la demande de concession d'une petite ligne directe de Frameries à Saint-Ghislain, latérale au chemin de Saint-Ghislain, avec un raccourcissement de parcours ; de plus, une des conditions imposées aux concessionnaires a été un notable abaissement des prix de transport des houilles sur la voie de fer.

Le Nord aurait sans doute pu soutenir la concurrence, mais en réduisant ses propres tarifs de 20 à 25 p. c., ce qui aurait exposé les produits du chemin de fer à une réduction proportionnelle.

En prenant à bail le chemin de fer de Saint-Ghislain et ses embranchements, la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut s'est engagée à remplir toutes les obligations, de quelque nature qu'elles fussent, contractées par la Compagnie du Nord, soit vis-à-vis de l'État belge, soit à l'égard des différentes Compagnies houillières desservies par le chemin dont il s'agit.

Elle a pris, en outre, l'engagement de prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à Quiévrain et de faire, sur les branches principales du réseau, un service de voyageurs et un service de marchandises de grande et petite vitesse.

Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

—

A partir du 1er janvier 1869, la Société de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain aura droit à une rente de 1,200,000 fr., au lieu de celle de 1,170,000 fr., que la Compagnie du Nord lui a payée depuis 1859 pour la prise à bail de l'exploitation de ses lignes.

Au 31 décembre 1867, on avait pu, malgré le taux réduit du bail, économiser 50,000 fr., après avoir satisfait à toutes les charges sociales (1); le capital sera de 60,000 fr. au 31 décembre 1868.

Un arrêté royal du 1er juin 1868 (*Mon.* 9 juin) approuve les modifications apportées aux statuts par acte du 13 mai 1868 (assemblée générale du 27 avril), savoir :

Le § 3 de l'article 3 (1) des dispositions additionnelles aux statuts, approuvées par arrêté royal du 13 mars 1859, est remplacé comme il suit :

3° L'excédant sera appliqué, à dater du 1er juillet 1869, au remboursement des actions par la voie du sort et d'après un tableau d'amortissement établi. Ce remboursement aura lieu au taux de 1,000 fr. par action, y compris le coupon du dernier semestre.

L'actionnaire, dont le titre sera remboursé, recevra une action de jouissance donnant droit à un revenu annuel de 5 fr.

Deux actions de jouissance équivalent, pour prendre part aux assemblées générales, à une action de capital.

Après l'amortissement des 20,000 actions émises, le revenu net sera réparti par parts égales entre toutes les actions de jouissance.

L'avoir social sera réparti de la même manière à l'expiration de la concession.

Les actions de jouissance seront signées par deux administrateurs. Il sera procédé chaque année, en assemblée générale des actionnaires, à l'anéantissement des titres remboursés.

Cette opération sera constatée par le procès-verbal, qui devra contenir à ce sujet toutes les indications nécessaires et notamment la désignation en chiffres et en toutes lettres des numéros des actions détruites.

L'assemblée donne au Conseil d'administration pouvoir et mandat exprès de réaliser la présente résolution par acte authentique, d'en poursuivre l'approbation, de consentir au besoin aux modifications secondaires qui seraient exigées, et généralement de faire tout ce qui

(1) *Voir* page 509 du premier *Annuaire*.

sera nécessaire pour que la présente résolution produise son plein et entier effet.

La Société est en mesure de rembourser au taux de 1,000 fr. les actions de 500 fr. ; elle peut donner, en outre, au titulaire de l'action de capital remboursée une action de dividende ou de jouissance, produisant un revenu annuel de 5 fr. A la liquidation, les actions de dividende se partageront tout l'avoir social. Cet actif comprendra notamment un chemin de fer particulier, acquis avant le bail donné au Nord, par la Compagnie, au prix de 300,000 fr., et qui ne doit pas faire retour au domaine public : il peut comprendre aussi d'autres valeurs ou revenus ; le tableau d'amortissement des actions a été calculé, en effet, de manière à avoir la certitude de rembourser à 1,000 fr. toutes les actions avant le terme des concessions ; mais il est possible et même probable qu'à cette époque, par des jouissances d'intérêts ou par d'autres causes, un certain fonds aura été accumulé.

CHEMINS DE FER NORD-BELGES (1) et (2).

(*Voir* page 518 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue de Dunkerque*, 18, *à Paris*.
SIÉGE DE LA DIRECTION : *Rue de Dunkerque*, 18, *à Paris et à Liége-Longdoz*.

MM. MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION ET FONCTIONNAIRES SUPÉRIEURS.

DE ROTHSCHILD (Bon J.),	Banquier,	Président,	Paris.
DELEBECQUE (G.-J.),	Propriétaire,	Vice-Président,	Id.
CAILLARD, aîné,	Id.	Administrateur,	Id.
DALLON (Marquis J.-J.),	Id.	Id.	Id.
HALPHEN (A.),	Id.	Id.	Id.
DE SAINT-DIDIER (Bon A.),	Id.	Id.	Id.
SAY (L.),	Id.	Id.	Id.

MM.

PETIET (J.),	Ingén., chef de l'expl. du matériel et de la traction,	Paris.
MATTHIAS (F.),	Ingénieur, sous-chef de l'exploitation,	Id.
COUCHÉ,	Ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé des travaux de la surveillance,	Id.
BOUCHER,	Ing. en chef des ponts et chauss., att. aux trav., etc.,	Id.

Lignes Nord-Belges.

MM. CHARLEROI A ERQUELINNES ET LIÉGE A GIVET (1).

OHNET (AUG.),	Inspecteur général,	Liége.
L'HOEST (ISID.),	Chef du service central,	Id.
LE BON (G.),	Inspecteur du mouvement de Liége à Givet,	Id.
DOUX (N.),	Inspect. du mouvement de Charleroi à Erquelinnes,	Charleroi.
WISSOCQ,	Ingén., chef du service, de la tract. et du matériel,	Saint-Martin.
BERNARD,	Ingénieur, chef du service des travaux,	Namur.
MORARD (M.),	Ingén., inspect. du service de la voie et des travaux,	Id.

MM. MONS A HAUTMONT (2).

DELEBECQUE (ED.),	Ingénieur, chef du service de la ligne,	Mons.
CLARSSENS (F.),	Chef du mouvement,	Id.

Dates des ass. gén. des actionnaires du Nord : 24 avril 1867 et 27 avril 1868.

Notice.

Le 5 mars 1866 a eu lieu l'ouverture de la section de Doische à Hastière, qui a mis la ligne de Liége à Givet en communication directe avec le chemin de fer de Chimai, et le 28 mai 1868 a été mis en exploitation le prolongement de ce chemin de fer entre Momignies et Anor. Il ne reste

(1) *Voir* ces chemins de fer pages 131 et 184.
(2) *Voir* ce chemin de fer page 203.

plus que 59 kilomètres entre Anor et Laon, qui doivent être construits le 30 juin 1869 pour avoir terminé la grande ligne internationale de Paris vers l'Allemagne et la Hollande, par Soissons, Laon, Chimai, Dinant, Namur et Liége.

Les bassins houillers de Liége et de Charleroi seront par cette nouvelle voie mis en relation directe avec toutes les usines métallurgiques et les nombreuses filatures d'Anor, de Hirson et de Fourmies.

Cette artère importante de voie ferrée de Paris à Liége est de 373 kilomètres, dont 313 kilomètres appartiennent au Nord-Français et 60 kilomètres à la Société de Chimai.

Au nombre des lignes dont la Compagnie du Nord a pris à bail l'exploitation en Belgique, se trouve le chemin de fer de Saint-Ghislain, qui dessert une partie des houillères du couchant de Mons.

Ce réseau de voies ferrées fait partie de la concession des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain et a été cédé depuis le 1er janvier 1867 à la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut (1), qui s'est engagée à prolonger la ligne de Saint-Ghislain jusqu'à la station frontière de Quiévrain ; cela assurera au Nord une part de plus en plus considérable dans les transports à destination du nord et l'ouest de la France.

La Compagnie du Nord a conservé l'exploitation de la ligne de Mons à Hautmont, par laquelle s'effectue le service le plus rapide et le plus fréquenté entre Paris et Bruxelles. C'est sur cette ligne, à la station de Frameries, que le Nord continuera à recevoir les charbons du couchant de Mons, pour les transporter en France.

L'exploitation des lignes Nord-Belges est en bonne voie d'amélioration, depuis 1865 ; les bénéfices nets se sont élevés, savoir :

En 1865 à.	387,784 fr.
En 1866 à.	585,371 fr.
En 1867 à.	614,060 fr.
TOTAL. . .	1,587,215 fr. de boni disponible.

La Compagnie du Nord s'est constituée aux termes de ses statuts une réserve de 3,000,000 de fr. et s'est décidée, dans l'assemblée générale du 24 avril 1867, à s'imposer la même obligation pour les lignes Nord-Belges, afin de leur appliquer les précautions adoptées pour le réseau français.

Eu égard au capital des lignes Nord-Belges et pour rester dans une proportion analogue à celle des lignes françaises, cette réserve a été fixée à 500,000 fr. en prélevant 5 p. c. sur les bénéfices nets de l'exploitation jusqu'à compléter la somme susdite.

Au 31 décembre 1867, le fonds de réserve s'élevait déjà à 79,361 fr.

(1) *Voir* la notice du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (page 205).

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE

Compris dans l'exploitation du Grand-Central Belge.

(Voir page 530 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard, 88, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.		
BISCHOFFSHEIM (J.-R.),	Sénateur,	Président,	Bruxelles.
STOCLET (A.),	Propriétaire,	Admin.-délégué,	Id.
BISCHOFFSHEIM (F.),	Banquier,	Administrateur,	Id.
MALOU (J.),	Sénateur,	Id.	Id.
DE HIRSCH (B^on^),	Banquier,	Commissaire,	Id.
CATOIR (H.),	Propriétaire,	Id.	Id.
MONTEFIOR-LEVY (G.),	Id.	Id.	Id.
QUAIRIER (J.),	Avocat,	Id.	Id.
VAN DER STAETEN (J.),	Sec. de la Soc. génér.,	Comm. du gouv.,	Id.
ANDRÉ (L.),	Insp. au min. des trav. publics,	Id.	Id.
BISCHOFFSHEIM ET DE HIRSCH,	Propriétaires,	Banquiers.	Id.
STOCLET (V.),	Secrétaire de la Société,		Id.

FOCQUET (A.),	Ingénieur en chef (1),	Spa.

Ouverture le 1er oct. 1867 de la section de Turnhout à Tilbourg de 31,130 mètres.

Exploitation de 117 kilom. à la fin de 1866 et de 148 kilom. à la fin de 1867.

STATIONS. — **Louvain** à : Rotselaer, 7 kilom. ; **Aerschot,** 15 ; Westmeerbeek, 23 ; Norderwyck-Morkhoven, 30 ; **Herenthals,** 37 kilom. — **Anvers** à : Bouchout, 8 kil. ; **Lierre,** 14 ; Berlaer, 21 ; Heyst-op-den-Berg, 28 ; Boisschot, 34, **Aerschot,** 42 ; Testelt, 51 ; Sichem (Montaigu) (2), 54 ; **Diest,** 59 ; Zeelhem, 64 ; Schuelen, 69 ; Kermpt, 76 ; **Hasselt,** 80 kilom. — **Turnhout** à : Welde-Merxplas, 7,720 mètres ; Baar-le-Nassau, 13,440 ; Alphen, 18,230 ; Riel, 25,300 ; **Tilbourg,** 31,130 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 1er mai 1867 et 8 mai 1868.

---

(1) Les fonctions de M. Focquet ont cessé en 1868.
(2) Service d'omnibus entre Sichem et Montaigu.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Modifications aux statuts de la Société.

1866. A. R. 21 fév., acte 9 fév., *Mon.* 25 fév., ass. gén. 6 janv.

L'article 3 de l'A. R. du 11 juillet 1861 est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation des chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construction ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les concessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder, en tout ou en partie, la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemins de fer, et enfin acheter du matériel de chemins de fer pour le revendre ou le louer.

Aux termes des statuts de la Société, on ne pouvait entreprendre la construction de chemins de fer ou y prendre intérêt qu'en Belgique *et en Hollande* (*voir* page 532 du premier *Annuaire*) au lieu de : *et à l'étranger*. Cette dernière disposition était nécessaire pour être à même de réaliser, dans son ensemble, une convention faite avec la Société d'exploitation de chemins de fer belges pour la

Construction de diverses lignes dans les Flandres avec prolongement de l'une d'elles en France.

Ass. gén. 6 janv., *Mon.* 25 fév., traité du 18 déc. 1865.

La Société du Nord de la Belgique a formé, avec la participation de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, une nouvelle société dite : *Société belge de chemins de fer* (*voir* ci-après) pour l'exécution en commun de ces lignes de chemins de fer.

D'après ce projet, le capital immédiatement émis était de 8,000 actions de 500 fr., dont 4,000 actions souscrites par la Société du Nord de la Belgique et 4,000 par la Société générale.

Jonction de la ligne de Turnhout à Tilbourg sur les territoires de la Belgique et de la Hollande.

1867. Conv. 9 nov., ratifiée le 24 déc., *Mon.* 11 janv. 1868.

Le raccordement à la frontière est approuvé, tel qu'il a été exécuté pour le chemin de fer, de manière que les locomotives, les voitures et les waggons des deux pays puissent circuler sans entraves sur la ligne.

Bilan arrêté au 31 décembre 1866 (1).

ACTIF.

Lignes exploitées . . . . . fr.		15,098,187
Ligne en construction.		1,367,220
Capital alloué à l'atelier central de Louvain.		1,000,000

PORTEFEUILLE.

10,000 actions de la Société à 500 francs. . . . . fr.	5,000,000	
1,971 obligations de la Société à 500 francs	591,300	
4,586 actions de la Société de Turnhout à 390 francs	1,788,540	
3,825 id. de la Société belge de chemins de fer à 500 francs	1,912,500	
37,200 id. de dividende de la Société d'Anvers à Rotterdam (*mémoire*). . .		
50 obligations fonds belges 4 1/2 p. c. à 991 (cautionnement Turnhout-frontière)	49,550	
166 obligations intégrales hollandaises 2 1/2 p. c. à fl. P.-B. 55 3/4 p. c. et change 212.75 (id. Tilbourg)	189,826	
1,500 obligations de la Société d'Anvers à Rotterdam à 261 francs.	393,840	
2 id. id. de l'Est-Belge à 259 francs	518	
315 id. id. de Pepinster à Spa à fr. 270 50 c.	85,208	
678 1/2 id. id. Guillaume-Luxembourg à 250 francs.	169,531	
		10,180,822

INTÉRÊTS ET PRIMES ÉCHUS.

Sur actions de Turnhout. . . . . fr.	183,440	
Sur id. de la Société Belge	24,930	
Sur obligations fonds Belges 4 1/2 p. c.	375	
Sur id. intégrales hollandaises 2 1/2 p. c.	4,288	
Sur id. de Pepinster à Spa	5,240	
Sur id. d'Anvers à Rotterdam	3,772	
Sur id. de l'Est-Belge	519	
Sur id. Guillaume-Luxembourg	1,696	
		224,260

DÉBITEURS DIVERS.

Société de l'Est-Belge (redevance pour Louvain à Hérenthals) (6 mois) . . . fr.	100,235	
Id. d'Anvers à Rotterdam (id. Anvers à Hasselt) (à divers)	426,804	
Grand-Central Belge (redevance pour l'atelier central. (6 mois))	31,250	
Société Guillaume-Luxembourg (travaux de la gare de Pepinster et du Marteau jusqu'au 24 novembre 1866)	119,116	
		677,405
Caisse		7,739
TOTAL. . . . fr.		28,555,642

(1) Le bilan et le compte de Profits et Pertes de 1867 se trouvent à la fin de l'*Annuaire*.

PASSIF.

CAPITAL.

12,000 actions à 500 francs	fr.	6,000,000	
27,727 obligations à 300 francs		8,318,100	
			14,318,100

OBLIGATIONS DEJA AMORTIES :

De la Société	fr.	20,700	
De la Société d'Anvers à Rotterdam		12,560	
			33,260

PAIEMENTS SUR ENTREPRISES :

Ligne de Spa (obligations Guillaume-Luxembourg reçues)	fr.	5,425,000	
Ligne d'Anvers à Hasselt (obligations d'Anvers à Rotterdam reçues)		5,705,324	
			11,130,324

CRÉDITEURS DIVERS.

Versements restant à effectuer sur actions de la Société Belge	fr.	1,502,839	
Société de Turnhout (quote-part dans la station et la partie commune à Lierre)		134,901	
Domaine de Couvin		36,352	
Emprunt sur dépôt d'actions de Turnhout		150,000	
Société de Sclessin (fournitures faites à la gare de Pepinster)		61,830	
			1,885,922

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

MM. Bischoffsheim et de Hirsch	fr.		687,344

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

Intérêts aux actionnaires de 1865		50,000	
Allocation aux administrateurs et commissaires pour 1865		15,475	
Fonds de réserve des années 1863, 1864 et 1865		32,547	
Dividende aux actionnaires de 1865		87,695	
			185,717
Compte d'amortissement (obligations non remboursées des tirages au sort)		16,000	
Intérêts aux porteurs d'obligations (coupons non remboursés des échéances antérieures)		915	
Intérêts aux porteurs d'obligations (intérêts courus du 30 sept. au 31 déc.)		96,585	
			113,500
Profits et pertes. — Bénéfices de l'exercice 1866	fr.		201,475
Total	fr.		28,555,642

Compte de Profits et Pertes au 31 décembre 1866.

DOIT.

Intérêts aux actionnaires de 1865 . . . . . fr.	50,0 0	
Fonds de réserve	32,547	
Allocation aux administrateurs et commissaires	15,475	
Dividende aux actionnaires	87,695	
		185,717
Intérêts aux porteurs d'obligations de la Société . . . . . fr.		366,851
Id. id. id. d'Anvers à Rotterdam reçues en à-compte		318,190
Remboursement de 45 obligations de la Société d'Anvers à Rotterdam reçues en à-compte par 500 francs.		22,500
Remboursement de 69 obligations de la Société à 500 francs		34,500
Perte sur vente d'obligations de l'Est-Belge.		69
Id. id. de Pepinster à Spa		112
Amortissement sur le prix des actions de Turnhout en portefeuille		45,080
Id. id. des obligations de Pepinster à Spa en portefeuille . .		6,142
Intérêts suivant compte courant de la Société de Sclessin		10,809
Frais généraux		7,959
Solde en bénéfice		201,475
Total. . . fr.		1,219,385

AVOIR.

Solde de l'exercice 1865 . . . . . fr.		185,717
Location de la ligne de Louvain à Herenthals		200,469
Id. id. d'Anvers à Hasselt.		533,386
Redevance sur le capital alloué à l'atelier central.		62,500
Intérêts et primes échus pendant l'année sur obligations d'Anvers à Rotterdam. .	42,072	
Id. id. id. de l'Est-Belge	15,060	
Id. id. id. de Pepinster à Spa. . .	5,032	
Id. id. id. fonds Belges.	6,536	
Id. id. id. Intégrales hollandaises .	12,631	
Intérêts échus pendant l'année sur actions de la Société de Turnhout	91,720	
Id. id. id. Belge de chemins de fer.	14,812	
Id. id. de dividende d'Anvers à Rotterdam. .	21,995	
		209,858
Intérêts échus sur comptes courants de la Société de l'Est Belge . . . . . fr.	3,849	
Id. id. du Grand-Central Belge	1,461	
Id. id. de la Société d'Anvers à Rotterdam. . .	22,145	
		27,455
Total. . . . fr.		1,219,385

SOCIÉTÉ BELGE DE CHEMINS DE FER

Formée par la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique avec la participation de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue Belliard*, 88, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
MALOU (J.),	Vice-gouv. de la Soc. génér.,	Président,	Bruxelles.
STOCLET (A.),	Propriétaire,	Administ.-délégué,	Id.
BARRANSON,	Direct. de la Société générale,	Administrateur,	Id.
BISCHOFFSHEIM (J.-R.),	Sénateur,	Id.	Id.
GAUCHEZ-LEGHAIT,	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
GRÉBAN (CH.),	Direct. de la Société générale,	Id.	Id.
MALOU (V.),	Propriétaire,	Id.	Id.
VAN DER STRAETEN,	Secrét. de la Société générale,	Id.	Id.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE,		Banquier,	Id.
STOCLET (V.),	Secrétaire,		Id.

FOCQUET (P.),	Ingénieur en chef,	Bruxelles.

Les premiers travaux entrepris par cette Société sont la construction des lignes suivantes :

		Mètres.
Denderleeuw à Courtrai	(Ouest de la Belgique)	60,800 (1)
Dixmude à Nieuport	(id.)	14,960 (2)
Roulers à Ypres	(Flandre occidentale)	22,466 (3)
Poperinghe à Hazebrouck	(id.)	20,000 (4)
	TOTAL. . .	118,226

Sommaire des statuts de la Société.

Société belge de chemins de fer.

1866. A. R. 21 fév., acte 9 fév., *Mon.* 27 fév.

Établiss. de la Soc. — Approb. des statuts.

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation de chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construc-

(1) La section de Courtrai à Audenarde, de 25,330 mètres, faisant partie de la ligne de Denderleeuw à Courtrai, a été ouverte à l'exploitation le 12 avril 1868.

(2) Ouvert à l'exploitation le 10 février 1868.

(3) Id. le 12 avril 1868 (ligne directe).

(4) Les travaux de cette ligne ont été retardés par suite de la lenteur apportée dans l'approbation des plans.

tion ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les concessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder en tout ou en partie la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemins de fer et enfin acheter du matériel de chemins de fer pour le revendre ou le louer.

L'objet de cette Société est exactement le même que celui de la Société du Nord de la Belgique (page 211) qui l'a formée avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.

La Société anonyme du Nord de la Belgique fait apport à la Société de la convention verbale intervenue entre elle et la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer, pour la construction :

De la ligne de Denderleeuw à Courtrai, — de la ligne de Roulers à Ypres, — de la ligne de Poperinghe à Haezebrouck, — de Dixmude à Nieuport (1) — et d'Anseghem à Ingelmunster.

Fonds social primitif, 10,000,000 de fr. en 20,000 actions de 500 fr. Ce fonds pourra être augmenté, mais pas au delà de 50,000,000 de fr. sans l'autorisation du gouvernement.

Il est actuellement émis 8,000 actions (4,000 actions souscrites par la Société Nord de la Belgique et autant par la Société générale).

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

La Société pourra émettre des obligations au porteur de 200 fr. au moins, portant intérêt de 3 p. c. au moins du prix de remboursement et remboursables à un taux uniforme.

Néanmoins, l'intérêt et l'amortissement annuel des obligations ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du montant versé sur les actions et les sommes à recevoir annuellement du chef des conventions conclues par la Société avec d'autres Compagnies.

Les administrateurs doivent posséder 50 actions et les commissaires 25 actions.

L'assemblée générale se réunit chaque année dans la première quinzaine du mois de mai : tout membre doit avoir 10 actions pour une voix, sans pouvoir réunir plus de 5 voix comme actionnaire et plus de 5 voix comme mandataire.

(1) Ces travaux avaient été entrepris dans l'origine par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer. (*Voir* page 335 du premier *Annuaire*.) Ils doivent être payés en obligations de la Société anonyme de la Flandre occidentale (*voir* page 343 du premier *Annuaire*) et en obligations privilégiées de la Société anonyme de l'Ouest de la Belgique (*voir* plus loin : Chemin de fer de l'Ouest de la Belgique), formant des séries spéciales et jouissant de la garantie de la Société anonyme d'exploitation.

CHEMIN DE FER D'OSTENDE A ARMENTIÈRES

Faisant partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(*Voir* page 537 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Rue de Spa, 51, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
VERREYT (J.),	Anc. président du tribunal de commerce,	Président,	Ixelles-Bruxelles.
MERGHELYNCKX (Em.),	Propriétaire,	Administrateur,	Ypres.
OTLET (E.),	Directeur de la succursale de la Banque du crédit commercial d'Anvers,	Id.	Bruxelles.
VALENTINE (W.-J.),	Propriétaire,	Id.	Londres.
VAN ISEGHEM (J.),	Représentant,	Id.	Ostende.
VAN MONS (M.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
BEKE (P.),	Bourgmestre,	Commissaire,	Ypres.
VAN CUYL (E.),	Armateur,	Id.	Ostende.
VAN MONS,	Notaire,	Id.	Ixelles-Bruxelles.
OTLET (E.),	Directeur de la succursale de la Banque du crédit commercial d'Anvers,	Banquier,	Bruxelles.

MM.	DIRECTION.	
HERLA (L.),	Directeur,	Bruxelles.
MARCHAL (D.),	Ingénieur en chef,	Id.

L'ensemble du réseau se divise en quatre sections :

1° Ostende à Thourout (1)	24	kilomètres.
2° Thourout à Ypres.	32	id.
4° Ypres à Warneton.	12	id.
4° Comines à Armentières	14	id.
TOTAL. . .	82	kilomètres.

Non comprise la partie du chemin concédée par le gouvernement français entre la Lys et Armentières, sur une étendue de 3 kilomètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 18 avril, 20 août 1867 et 28 avril 1868.

---

(1) Section ouverte à l'exploitation le 1er avril 1868. — Stations : Ostende à : Snaeskerke, 5,798 mètres; Ghistelles, 8,779; Moere, 11,448; Eerneghem, 13,580; Ichteghem, 16,525; Thourout, 23,846 mètres.

Sommaire d'arrêtés divers (suite du premier *Annuaire*).

Traité d'exploitation passé avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer (1).

1867. Ass. gén. 14 août de la Soc. gén. d'exploitation et 20 août de la Soc. d'Ostende à Armentières.

La ligne entière sera livrée à la Société générale, sans aucune charge de premier établissement, et notamment les redevances qu'il y aurait lieu, le cas échéant, de payer de ce chef à d'autres administrations, pour l'usage des stations communes, seront à charge de la Société d'Ostende à Armentières.

La construction éventuelle d'une double voie demeure à la charge de la Société concessionnaire, et la contractante de première part pourra en réclamer l'établissement, lorsque la recette brute atteindra la somme de 25,000 fr. par kilomètre, sans pouvoir cependant l'exiger pour plus de 10 kilomètres dans un même exercice.

La construction des deuxième et troisième sections ne sera commencée qu'après l'achèvement complet de la section de Comines à Armentières.

La contractante de première part exploitera la ligne d'Ostende à Armentières à ses risques et périls et avec son propre matériel ; elle fournira tous outils, ustensiles et objets mobiliers quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien de la route.

L'administration de l'exploitation appartiendra exclusivement à la Société générale, qui s'engage à exploiter, conformément au cahier des charges et aux lois de concession, au mieux des intérêts communs.

Les transports d'un point à un autre point du réseau exploité par la Société générale seront toujours dirigés par la voie la plus courte.

Il est toutefois entendu entre les contractantes qu'après la construction de la deuxième section (Thourout à Ypres), la distance kilométrique entre ces deux villes, soit qu'elle se mesure par les lignes de la Société générale, soit qu'elle se mesure par la ligne à construire par la Société d'Ostende à Armentières, deuxième section, sera considérée comme égale.

En conséquence, il est convenu que tout le trafic, soit chargé, soit amené à Thourout, de n'importe quel point en destination d'Ypres et

(1) La Société d'Ostende à Armentières avait, dans son assemblée générale du 18 avril 1867, approuvé un autre traité d'exploitation conclu avec le directeur de la Société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, sous réserve de ratification par l'assemblée générale des actionnaires de cette dernière Compagnie.

A la suite de contestations survenues au sujet de la reprise obligatoire du matériel d'exploitation, ce qui nécessitait une dépense immédiate d'un capital considérable, la Société d'Ostende à Armentières considéra le contrat comme annulé, la Compagnie de Bruges à Blankenberghe ayant d'ailleurs, dans sa séance du 15 juin 1867, refusé la ratification du contrat passé provisoirement entre les deux Compagnies.

Par le nouveau traité conclu, la Société générale d'exploitation reprend tout le matériel et donne des conditions plus avantageuses à la Société d'Ostende à Armentières.

Un procès a été intenté par la Société de Bruges à Blankenberghe à celle d'Ostende à Armentières.

au delà, et vice-versâ d'Ypres à Thourout et au delà, sera partagé par moitié entre la ligne appartenant au réseau de la Flandre occidentale (Thourout à Ypres par Roulers) et la deuxième section précitée du chemin de fer d'Ostende à Armentières.

Les recettes brutes afférentes à la ligne d'Ostende à Armentières seront attribuées par moitié à chacune des parties contractantes.

Notice.

La première section d'Ostende à Thourout de ce chemin de fer a été livrée à l'exploitation le 1er avril 1868.

Les travaux de la quatrième section de Comines à Armentières vont être entrepris et poursuivis avec la plus grande vigueur, et ceux de la deuxième section, de Thourout à Ypres, dans un avenir prochain. La presque totalité des terrains situés entre Ypres et Boesinghe est déjà acquise à la Société.

Afin de faciliter l'exécution des travaux du chemin de fer et de pouvoir y affecter toutes les ressources disponibles, l'Assemblée générale du 18 avril 1867 a décidé que le payement des intérêts des actions sera suspendu jusqu'au moment où le revenu de la ligne sera suffisant pour assurer le service régulier des intérêts et de l'amortissement des obligations.

Le Conseil d'administration dans l'Assemblée générale du 28 avril 1868 a appelé l'attention des actionnaires sur une mesure qui occupe en ce moment la presse financière, et qui consisterait à donner aux titres-obligations une garantie, un privilége, qui les mette à l'abri de la dépréciation qui résulte d'emprunts postérieurs à l'émission des titres autorisés par les statuts.

Cette importante modification a été admise en principe par l'Assemblée, qui a chargé le Conseil d'en réaliser l'application dans le plus bref délai possible.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST DE LA BELGIQUE,

LIGNES DE COURTRAI A DENDERLEEUW ET DE DIXMUDE A NIEUPORT.

Ces chemins feront partie de l'exploitation de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(*Voir* page 539 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Boulevard du Régent*, 15, *à Bruxelles*.
SIÉGE DE LA DIRECTION : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	BANQUIERS.
DE WOUTERS D'OPLINTER (Chev.),	Propriétaire,	Président,	Bruxelles.
DU JARDIN (J.),	Banquier,	Adm.-délégué,	Bruges.
DE MEULENAERE (G.),	Représentant,	Administrateur,	Pitthem.
SOUDAN-BOULEX (Ch.),	Négociant,	Id.	Courtrai.
KAMAN (J.-E.),	Sénateur,	Id.	Bruxelles.
CASIERS (F.),	Propriétaire,	Commissaire,	St-Josse-ten-Noode-Bruxelles.
VERSTRAETE (A.),	Négociant,	Id.	Bruges.
VAN TROYS,	Propriétaire,	Id.	Courtrai.
BANQUE DE L'UNION,		Banquier,	Bruxelles.
DU JARDIN (J. et E.),		Id.	Bruges.

La concession est de 139 kilomètres environ (1).

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 15 mai 1867 et 15 mai 1868.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Traité d'exploitation passé avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer (2).

1866. Convention du 28 mars.

Cette exploitation a été prise aux conditions suivantes :

Après prélèvement, au profit de la Société de l'Ouest de la Belgique, de la somme nécessaire au service des obligations émises pour la construction de la ligne de Denderleeuw à Courtrai et les deux sections de Nieuport à Audenarde, le produit de l'exploitation appartient, jusqu'à concurrence de 50 p. c. de la totalité des recettes brutes, à la Société anonyme d'exploitation. Le surplus, considéré comme bénéfice net, est partagé à raison de trois quarts pour la Société de l'Ouest de la Belgique et d'un quart pour la Société d'exploitation.

Dans le cas où, après prélèvement effectué en faveur des porteurs

(1) Le 10 février 1868, la section de Nieuport à Dixmude a été livrée à l'exploitation, et à dater du 15 février, les stations de Nieuport et de Pervyse ont été mises en relation de service mixte avec les bureaux de l'Etat.

Stations. — Nieuport à : Pervyse, 7,364 mètres ; Dixmude, 14,960 mètres.

La construction est d'environ 12,500 mètres de ligne nouvelle.

A dater du 12 avril 1868, la section de Courtrai à Audenarde a été ouverte au service des voyageurs et des marchandises.

Stations. — **Courtrai** à : Vichte, 9,628 mètres ; Anseghem, 17,043 ; **Audenarde**, 25,330 mètres.

(2) La construction des lignes de ce chemin de fer avait été entreprise par la même Compagnie, qui a cédé ses droits à la Société belge de chemins de fer (*voir* page 215).

d'obligations, le restant serait insuffisant pour parfaire les 50 p. c. de la recette brute stipulés au profit de la Société d'exploitation, la différence ou le déficit constituerait, au profit de cette dernière, à charge de la Société de l'Ouest de la Belgique, une créance dont le remboursement, avec les intérêts, s'opérerait sur la part de bénéfices nets afférents à la Société de l'Ouest de la Belgique pour les années suivantes.

Modifications aux statuts de la Société.

1866. A. R. 16 avril, acte 28 mars, *Mon.* 20 avril.

L'article 7, après capital social, 45,000 actions de 500 fr. (page 540 du premier *Annuaire*), est ainsi modifié :

Il est, en outre, émis pour la construction des lignes de Courtrai à Denderleeuw et de Nieuport, des obligations d'une valeur nominale de 500 fr., rapportant chacune un intérêt de 15 fr. et remboursables au pair par la voie du sort, pendant toute la durée de la concession.

Ces obligations formeront deux séries.

La première série sera au maximum de 50,000 obligations. La Société déclare affecter en premier ordre, à la garantie de ces obligations, tout l'avoir social, et notamment le produit des lignes de Courtrai à Denderleeuw, Audenarde à Ingelmunster et Dixmude à Nieuport, ainsi que leur matériel d'exploitation.

En conséquence, sont expressément affectées à cette garantie, en premier ordre, au profit des porteurs desdites obligations, toutes les recettes desdites lignes et notamment toutes les sommes qui pourraient être dues par la Société anonyme d'exploitation de chemin de fer, dont le siége est à Bruxelles.

La deuxième série sera au maximum de 30,000 obligations. L'excédant disponible, après payement des intérêts et de l'amortissement des obligations de la première série, est affecté à la garantie des obligations de la deuxième série.

Les obligations de la première série auront pour titre : *Obligations privilégiées,* et elles seront imprimées sur papier de couleur différente de celle des obligations de la deuxième série.

Souscription publique de 10,000 obligations privilégiées de 500 fr., émises au taux de fr. 247-50.

1867. Avis du 19 mai. (Souscription ouverte les 27, 28 et 29 mai.)

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 fr. et sont amortissables en 90 années par voie de tirage au sort.

Elles doivent être entièrement libérées le 15 décembre 1867.

Autorisation de ne pas construire la section de Grammont à Audenarde.

A. R. 3 juillet, *Mon.* 7 juillet, loi 8 juin.

Cette section faisait partie des voies ferrées dont la concession a été accordée par l'A. R. du 1er décembre 1863. (*Voir* page 539 du premier *Annuaire.*)

CHEMIN DE FER DE PEPINSTER A SPA,

Exploité par la Compagnie de l'Est-Français depuis le 20 février 1867.

(*Voir* page 542 du premier *Annuaire.*)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *Rue Royale*, 38, *à Bruxelles.*
SIÉGE DE LA DIRECTION : *A Spa et place de Strasbourg, à Paris.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. —	COMMISSAIRES. —	BANQUIER. —	DIRECTEUR.
STOCLET (A.),	Propriétaire,		Président,	Bruxelles.
DAVELOUIS (E.),	Id.		Administrateur,	Paris.
DEMANET (CH.),	Ingénieur,		Id.	Seraing.
DE PINTO (Cte F.),	Propriétaire,		Id.	Theux.
LIEDTS (CH.),	Gouverneur de la Société générale,		Id.	Bruxelles.
MATTHIEU (J.),	Banquier,		Id.	Id.
NICOLAY-MASSANGE,	Propriétaire,		Id.	Stavelot.
DE GRAND'RY (A.),	Id.		Commissaire,	Verviers.
DE LAVELEYE (A.),	Id.		Id.	Bruxelles.
EVERARD-VERMAYE,	Id.		Id.	Id.
FORGEUR (J.),	Sénateur,		Id.	Liége.
ORBAN (L.),	Représentant,		Id.	Bruxelles.
VAN VOLXEM (J.),	Propriétaire,		Id.	Id.
MATTHIEU (J.),	Id.		Banquier,	Id.
FOCQUET (A.),	Directeur-gérant,			Spa.

Exploitation de 13 kilom. à la fin de l'exercice 1866 et de 12 kilom. en 1867 (1).

STATIONS. — **Pepinster** à : Theux, 5 kilom. ; La Reid, 8 ; **Spa**, 13 kilom.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 6 juin 1867 et 4 juin 1868.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Le mode d'existence de cette petite ligne a subi une modification radicale par la mise en exploitation de son prolongement de Spa à Luxembourg, qui a eu lieu le 20 février 1867.

La recette de l'exploitation de 1866, comparée à celle de 1865, a subi une diminution de 10,195 fr., qui a porté tout entière sur le transport des voyageurs : les causes principales de cette diminution ont été la guerre et le choléra.

(1) La moyenne est de 12 kilomètres depuis le déplacement de la nouvelle station.

En 1867, il y a eu, au contraire, augmentation de 148,115 fr. ou de 43 p. c. sur 1866.

La recette du 1er janvier au 18 février 1868 a été de. . .	fr.	44,334
Id. id. id. 1867 id. . . .	»	23,016
Augmentation de. . .	fr.	21,318
attribuable pour la grande part au prolongement.		
La recette du 1er janvier au 28 avril 1868 a été de . . .	fr.	108,200
Id. id. id. 1867 de . . .	»	73,057
Augmentation de. . .	fr.	35,143
En déduisant. . .	»	21,318
On obtient encore une augmentation de. . .	fr.	13,825
uniquement due à la progression des recettes, ou plus de 27 p. c.		

Ce résultat doit être attribué à l'annexion du petit embranchement de Pepinster à Spa au chemin de fer Guillaume-Luxembourg et au réseau de l'Est-Français, qui a plus de 2,500 kilomètres en exploitation.

La ligne de Pepinster-Spa-Luxembourg, soit de Verviers ou de l'Allemagne, soit de Liége ou de la Hollande, étant plus courte que celle de l'Ourthe, ce sera la direction que prendront, en grande partie, les transports du bassin de Liége vers l'Est de la France.

Depuis le 20 février 1867, le chemin de fer de Spa est exploité par la Compagnie de l'Est-Français, qui s'est substituée à celle du Guillaume-Luxembourg, en souscrivant aux conditions du traité du 11 octobre 1861, passé avec cette dernière compagnie (1).

Avant la prise de possession, la Société de Spa devait disposer la voie et les gares de façon à les rendre en état de satisfaire aux exigences du nouveau service, toutefois avec un maximum de dépenses fixé à 200,000 fr.

La Société exploitante perçoit :

1° 500 fr. à forfait et par kilomètre pour apport du matériel roulant nécessaire à l'exploitation ;

2° Une part de la recette, qui est de 40 p. c., au delà d'une recette kilométrique de 30,000 fr. (2), qui est déjà beaucoup dépassée (40,871 fr. en 1867).

La Société exploitante fixe les tarifs, mais sans que la ligne de Pepinster à Spa puisse recevoir un taux kilométrique inférieur à celui du parcours sur le chemin de fer Guillaume-Luxembourg, et en outre sans que la taxe kilométrique pour la ligne de Pepinster à Spa puisse descendre au-dessous de 6 centimes par tonne et par kilomètre, sans le consentement de la Société de Pepinster à Spa.

(1) *Voir* page 544 du premier *Annuaire*.
(2) Id. 545 id.

CHEMINS DE FER DE RACCORDEMENT

DES ÉTABLISSEMENTS DU BASSIN CALCAIRE DE TOURNAI, A LA STATION DE CETTE VILLE.

1866. A. R. 14 juillet, conv. 2 mai, *Mon.* 27 juillet, loi 31 mai.

Conces. : L. Dapsens.

Construction et exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé par A. M. du 20 février 1866 (*voir* page 7). — Terme d'exécution : 14 janvier 1868.

Tracé. — Station de Tournay (nouvel emplacement) jusque sur le territoire de la ville d'Antoing, en suivant la vallée de l'Escaut. — Deux embranchements partant de la voie principale pour desservir les établissements situés sur la rive gauche de l'Escaut :

L'un prendra naissance à la hauteur du pont existant à Vaulx sur l'Escaut et reliera les établissements de Chercq et de Calonne.

L'autre aura son origine à la hauteur des fours à chaux, dits fours Pottiez, traversera l'Escaut et ira relier les établissements situés sur les territoires du faubourg de Valenciennes et de la commune de Barges.

L'exécution de ce second embranchement ne pourra être exigée du concessionnaire que pour autant qu'il soit déchargé, par la ville de Tournai ou par les industriels intéressés, de la moitié des frais de construction du pont reliant le faubourg de Valenciennes et le hameau d'Allain.

Le concessionnaire construira, à ses frais, tous les raccordements nécessaires pour relier les établissements situés sur le parcours indiqué, à une distance de la voie principale ne dépassant pas 200 mètres. Quant aux établissements qui seraient situés à une distance plus grande, le concessionnaire ne sera tenu de les desservir directement que pour autant que les propriétaires lui assureront un minimum annuel de transports fixé à 1,500 tonnes par 100 mètres de voie à construire pour effectuer le raccordement.

Traction soit au moyen de locomotives, soit au moyen de chevaux.

Tarif, droit fixé de fr. 0-50 par tonne de marchandises et droit variable de fr. 0-15 par tonne-kilomètre pour les deux premiers kilomètres, et de fr. 0-10 par tonne-kilomètre au delà des premiers kilomètres.

Établis. à simple voie. — Rails de 25 kilog.

Si une Société anonyme était constituée, le capital serait formé par l'émission de 100 actions de 500 fr. et 100 obligations de 500 fr. par kilomètre de voie à construire.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME D'ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER,

ROUTES ET CANAUX.

Sommaire des statuts de la Société.

1866. A. R. 2 déc., acte 21 nov., *Mon.* 7 déc.

Établis. de la Soc. an. — Approb. des statuts.

Cette société est formée entre MM. :

1° Maurice de Hirsch, banquier, domicilié à Bruxelles ;

2° Théodore de Hirsch, propriétaire, domicilié à Munich.

Agissant tant en leurs noms que se portant fort pour M. Ferdinand Bischoffsheim, banquier, domicilié à Bruxelles, et d'autres actionnaires qu'ils s'adjoindront ultérieurement.

Article premier. Le siége est établi à Bruxelles.

Art. 3. La Société a pour objet l'établissement et l'exploitation de chemins de fer en Belgique et à l'étranger.

Elle pourra construire et exploiter toutes lignes qui lui seront concédées, se charger, pour compte d'autres concessionnaires, de la construction ou de l'exploitation de toutes lignes concédées, acquérir et exploiter les concessions dont elle obtiendra la cession, faire de ses concessions apport dans d'autres compagnies, céder en tout ou en partie la propriété ou l'exploitation de ces lignes, prendre un intérêt dans d'autres sociétés de chemin de fer et enfin acheter du matériel de chemin de fer pour le revendre ou le louer, et exécuter tous travaux publics se rattachant directement à la construction et à l'exploitation des chemins de fer et des communications par terre et par eau.

Art. 5. Capital social, 10,000,000 de fr. en 20,000 actions de 500 fr., pouvant être porté à 50,000,000 de fr., mais pas au delà sans l'autorisation du gouvernement. Il est actuellement émis 8,000 actions.

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Art. 6. La Société pourra, en outre, émettre des obligations au porteur, de 200 fr. au moins, portant intérêt annuel de 3 p. c. au moins du prix de remboursement et remboursables à un taux uniforme.

Néanmoins, l'intérêt et l'amortissement annuels des obligations émises ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du montant versé sur les actions et les sommes à recevoir annuellement du chef des conventions conclues par la Société avec d'autres compagnies pour les objets énumérés à l'article 3.

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER (1).

Traités d'exploitation des chemins de fer de

LA FLANDRE OCCIDENTALE. — OUEST DE LA BELGIQUE. — LOKEREN A LA FRONTIÈRE DES PAYS-BAS. — GAND A TERNEUZEN. — TAMINES A LANDEN. — LICHTERVELDE A FURNES. — TIRLEMONT A DIEST (2).

(*Voir* page 554 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION : *Boulevard du Régent, 14, à Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIERS.		
DUMON (A.),	Ancien ministre des trav. publics,	Président,	Bruxelles.
SNOY (Bon Ch.),	Propriétaire,	Vice-Président,	Id.
MOREL (J.),	Id.	Administrateur, Directeur-général,	Id.
DE MERÈUS (Cte E.),	Id.	Administrateur.	Id.
DE WOUTERS D'OPLINTER (Chr A.),	Id.	Id.	Id.
JACOBS (F.),	Consul d'Espagne,	Id.	Id.
KAMAN,	Sénateur,	Id.	Id.
DU JARDIN (J.),	Banquier,	Id.	Bruges.
DE MÛELENAERE (G.),	Représentant,	Id.	Château de Pitthem près Thielt.
DE VILLERMONT (Cte Ch.),	Propriétaire,	Id.	Bruxelles.
DE RODIANO (Cte L.),	Id.	Présid. du collége des commiss.,	Braine-le-Château.
DE LIEDEKERKE-PAILHE (Cte Ch.),	Id.	Commissaire,	Bruxelles.
DE MERÈUS (Cte J.),	Id.	Id.	Ohain.
GRENON (J.),	Id.	Id.	St-Josse-ten-Noode
MERCIER (E.),	Ministre d'État,	Id.	Bruxelles.
VAN TROYEN (Chr F.),	Propriétaire,	Id.	Id.
LA BANQUE DE L'UNION,		Banquier,	Id.
DU JARDIN (J.-E. et L.),		Id.	Bruges.

MM.	DIRECTION, EXPLOITATION ET CONSTRUCTION.	
RYCKHOLT (Alf.),	Secrétaire général de la Société,	Bruxelles.
MORS,	Ingénieur en chef, chef du service des constructions nouvelles,	Id.
GODDYN (J.),	Directeur des bureaux,	Id.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 29 novembre 1866 et 30 novembre 1867.

---

(1) Une des sociétés fondatrices de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(2) Des traités d'exploitation ont en outre été passés avec les Sociétés Hainaut-et Flandres et Gand à Dunkerque; le premier a été modifié par celui du 13 mars 1867, passé avec la Société générale d'exploitation (*voir* pour les conditions, page 169) ; le second, devenu nul par suite de la dissolution de la Société de Gand à Dunkerque, a été remplacé par un traité nouveau conclu entre cette dernière Société et la Société générale d'exploitation.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Constituée le 3 octobre 1864, alors qu'aucune société de l'espèce n'existait en Belgique, la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer a commencé ses opérations le 1er janvier 1865.

La première année d'existence de la Société ne peut être considérée comme une année normale ; elle a été consacrée presque tout entière à son installation effective, à la négociation et à la conclusion de traités destinés à compléter, dans de bonnes conditions, le réseau de ses chemins de fer.

L'exploitation s'est bornée, en 1865, aux lignes de la Flandre occidentale, d'une longueur de 121 kilomètres, mais l'adjonction d'autres lignes étendit bientôt l'exploitation à environ 300 kilomètres.

C'est seulement depuis le 1er janvier 1866 que les opérations de la Société anonyme sont réellement entrées dans une voie normale.

Le premier excédant de bénéfices réparti doit donc être considéré comme afférant exclusivement au premier semestre de 1866. Il représente, pour ce semestre, 8 p. c. l'an ; 5 p. c. avaient déjà été distribués sur les versements opérés en 1865.

Pour l'exercice clôturé le 30 juin 1867 (1er juillet 1866 au 30 juin 1867), chaque action a touché 20 fr. pour le premier et second dividende, ensemble 8 p. c.

Dans le courant du mois d'octobre 1866, des actes sont intervenus entre cette société et celle des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, dans le but de former, avec le concours de la Banque de Belgique, une compagnie nouvelle. Cette sorte de fusion mettait fin à une concurrence préjudiciable et assurait aux deux compagnies les avantages incontestables de l'unité d'exploitation, avec un réseau complet et bien coordonné, offrant des garanties d'avenir.

La nouvelle Société ainsi formée, sous la dénomination de *Société générale d'exploitation de chemins de fer*, a pris cours à dater du 1er janvier 1867, bien qu'elle ne soit entrée en possession des apports qu'à partir du 1er avril suivant.

Nous allons indiquer les divers traités conclus par la Société et transmis comme apport à la Société nouvelle.

1° Reprise des établissements de Tubize et des travaux en cours d'exécution dans les ateliers.

2° Reprise de l'exploitation des lignes de la Flandre occidentale à dater

du 1er janvier 1865 et construction et exploitation des lignes de Roulers à Ypres et de Poperinghe à Hazebrouck.

La ligne de Roulers à Ypres (22,466 mètres) a été mise en exploitation le 12 avril 1868.

3° Traité de construction et d'exploitation des lignes de l'Ouest de la Belgique.

Les sections de Nieuport à Dixmude et de Courtrai à Audenarde (40,290 mètres) ont été ouvertes à l'exploitation les 10 février et 12 avril 1868.

Des changements ont été apportés à ces deux derniers traités. La Société anonyme d'exploitation confie à la Société Belge de chemins de fer (1) la construction des lignes de Roulers à Ypres et de Poperinghe à Hazebrouck et celle de toutes les lignes de l'Ouest de la Belgique, sauf la petite section de Roulers à Zarren. Cet ensemble de travaux représente une dépense d'environ 24,000,000 fr.

4° Traité de reprise des lignes de Lokeren à la frontière des Pays-Bas et de Gand à Terneuzen.

La première section de Gand à Selzaete (19,361 mètres) a été mise en exploitation le 20 décembre 1865 et celle de Lokeren à Selzaete (19,264 mètres) le 25 mars 1867 au service des marchandises et le 5 avril suivant à celui des voyageurs et bagages.

5° Traité d'exploitation des lignes de Tamines à Landen et de Namur à Tirlemont.

La section de Fleurus à Landen a été mise en exploitation le 15 octobre 1865 pour le service des marchandises et le 15 novembre suivant pour celui des voyageurs.

Le 6 juin 1867, la section de Ramilies à Tirlemont a été exploitée pour les marchandises et le 8 juin pour les voyageurs.

Enfin, le 22 juin 1868, on a ouvert au service des marchandises la ligne de Tamines à Fleurus.

6° Traité d'exploitation conclu le 18 novembre 1865 avec la Société Hainaut-et-Flandres, à dater du 1er janvier 1866.

Substituée aux droits et obligations de cette compagnie pour la construction et l'exploitation des embranchements de Saint-Ghislain à Ath et de Péruwelz à Valenciennes, la Société anonyme d'exploitation avait assuré l'exécution de ces embranchements par un traité d'entreprise conclu le 27 août 1866 avec la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Plus tard, le traité du 18 novembre 1865 a été modifiée par un autre en date du 13 mars 1867, conclu par la Compagnie Hainaut-et-Flandres avec la Société générale d'exploitation (2).

(1) La Société du Nord de la Belgique associée à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale.
(2) *Voir* pour les conditions page 169.

Digitized by Google

La section de Basècles à Péruwelz, (3,220 mètres) a été mise en exploitation le 1er mars 1867.

7° Traité d'exploitation de Lichtervelde à Furnes.

Cette ligne jouit d'un minimum d'intérêt garanti par l'État, qui est touché par la Société anonyme d'exploitation et rend ainsi tout mécompte impossible.

8° Traité d'exploitation de Gand à Dunkerque.

Ce traité est devenu nul par suite de la dissolution de cette Société, prononcée par une sentence arbitrale confirmée par arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles.

Néanmoins, la concession sera reprise plus tard et la Société générale d'exploitation a fait avec les concessionnaires primitifs du chemin de fer de Gand à Dunkerque un nouveau traité qui lui assure l'exploitation de cette ligne.

9° Traité d'exploitation de Tirlemont à Diest.

Bien que les travaux de cette ligne, qui est le prolongement direct de la section de Namur à Tirlemont, ne soient pas commencés, la Société n'est pas dissoute et le traité subsiste toujours.

Nous voyons par ce relevé succint que les travaux entrepris pour la construction, par la Société d'exploitation, de ces différents chemins de fer ont été poursuivis avec beaucoup d'activité.

Par suite de cet apport et de ces cessions, la Société anonyme d'exploitation participe à un double titre aux opérations de la Société générale d'exploitation.

1° Du chef des rentes qu'elle doit recevoir pour l'exploitation des lignes cédées ;

2° Du chef de 16,030 actions, représentant une somme de 8,015,000 fr., versées par la Société anonyme à la Société générale.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'après le compte rendu de ses opérations en 1867 présenté à l'Assemblée générale des actionnaires du 15 juin 1868, a donné des résultats qui ont dépassé même les espérances de ses fondateurs (1).

(1) *Voir* plus loin la notice sur cette Société.

Digitized by Google

Compte de Profits et Pertes au 30 juin 1866.

Compte frais généraux	137,616	Bénéfice du compte exploitation	1,841,939
Id. redevances et parts de recette.	1,720,581	Id. id. construction	358,300
Amortissem^t de 20 p. c. sur mobilier	2,445	Id. id. affaires diverses	310,603
Id. id. sur le compte voies nouvelles et constructions dans les stations, etc.	114,411	Id. id. location de locomot.	21,213
Provision pour réalisation du portef.	264,300	Id. des travaux exécutés à Tubize.	127,407
		Id. des escomptes, intérêts et commissions	169,308
Total. . . fr.	2,239,353		
Solde	589,507		
Total. . . fr.	2,828,860	Total. . . fr.	2,828,860

Bilan au 30 juin 1866.

ACTIF.

PREMIER ÉTABLISSEMENT.			
Ateliers de Tubize.			
Immeubles	488,681		
Machines et matériel	347,352		
Mobilier et modèles	25,363		
		861,396	
ADMINISTRATION.			
Mobilier		9,778	
MATÉRIEL.			
Matériel d'exploitation		6,291,486	
CONSTRUCTION ET VOIES NOUVELLES, ETC.			
Voies nouvelles et constructions dans les stations, travaux extraordinaires de réfection, etc.		457,641	
			7,620,301
MATÉRIEL EN COURS D'EXÉCUTION.			
Matériel en cours d'exécution dans les ateliers de Tubize			130,124
MAGASINS.			
Approvisionnements et matériaux de rechange dans les magasins à Tubize et sur les lignes			911,437
ACTIONS.			
Actions non émises		10,000,000	
Versements non appelés		7,500,000	
			17,500,000
Comptes débiteurs			8,905,247
SERVICE FINANCIER.			
Banquiers	432,403		
Cautionnements déposés dans les caisses de l'État pour garanties de concession	627,000		
		1,059,403	
Portefeuille, titres divers, traites, etc.	1,906,415		
Caisse à Bruxelles et dans les stations et espèces en caisse	127,646		
		2,124,061	
			3,183,464
		Total. . . fr.	38,250,573

PASSIF.

Capital actions	25,000,000
Obligations de la Société de la Flandre occidentale	4,500,000
Compte créditeurs divers	8,161,066
Solde. Bénéfices	589,507
Total. . . fr.	38,250,573

SOCIÉTÉ ANONYME

POUR

LA CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER VICINAUX

EN BELGIQUE.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ : *A Gand.*

1867. A. R. 16 juillet, acte 25 juin, *Mon.* 23 juillet.

Cette société est formée entre MM.

1° Isidore Neelemans, propriétaire, demeurant à Bruxelles;

2° Jules Du Jardin, banquier, demeurant à Bruges;

3° Célestin Verstraete, avocat, demeurant à Bruges;

4° Édouard Neelemans, banquier, demeurant à Eecloo;

5° Léon Camille Aernaut, directeur du chemin de fer d'Eecloo-Gand, domicilié à Eecloo et demeurant à Gand;

6° François Lefebvre, propriétaire, demeurant à Iseghem.

Lesquels ont souscrit pour 4,000 actions. D'autres personnes pourront également devenir porteurs d'actions, par la suite.

Établis. de la Soc. — Approb. des statuts.

Art. 4. La Société a pour objet d'établir en Belgique des chemins de fer vicinaux, et, en premier lieu, ceux qui font l'objet des apports ci-après stipulés : d'exploiter ou de faire exploiter les chemins de fer dont elle obtiendra la concession, fera l'acquisition ou louera seulement l'usage; d'acquérir ou de prendre à bail tous immeubles destinés à la construction ou à la réparation de son matériel fixe et roulant, d'exploiter ces immeubles ou d'en céder la propriété ou l'exploitation à une autre Société.

Art. 6. Le fonds social est fixé à 5,000,000 de fr. représentés par 10,000 actions de capital de 500 fr. chacune. Il en est actuellement émis 4,000 actions, que les comparants déclarent souscrire et au moyen desquelles les opérations pourront commencer.

Les autres actions seront émises ultérieurement, en totalité ou en partie, sur la décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, qui fixera en même temps le taux et les conditions d'émission.

Aucune action ne peut être émise au-dessous du pair.

Le fonds social pourra être augmenté par décision de l'Assemblée générale des actionnaires. Toutefois, le capital social ne pourra, sans l'autorisation du gouvernement, être porté au-delà de 25,000,000 de fr.

Art. 7. La Société pourra émettre, selon ses besoins, des obligations

au porteur en suite d'une décision de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

La somme totale des obligations émises (valeur calculée à vingt fois l'intérêt) ne peut dans aucun cas excéder le montant versé ou libéré des actions de capital.

Art. 15. Indépendamment des actions représentatives de son capital ci-dessus fixé par l'article 6, la Société pourra émettre, pour la construction de chaque ligne ou section de ligne, un nombre d'actions de jouissance ou titres de parcours, jusqu'à concurrence d'une somme dont le total n'excédera en aucun cas le capital nécessaire à cette construction.

Art. 16. Ces actions donnent droit au parcours gratuit, par tous les trains et dans toutes les directions, sur la ligne entière, si le titre est pris pour toute la ligne concédée, et sur une ou plusieurs sections de la ligne, si le titre n'est pris que pour une ou plusieurs sections.

Art. 17. Le prix des actions de jouissance sera fixé en tenant compte :

a. Du coût de la construction ;

b. De l'importance des relations entre les points reliés ;

c. De l'étendue du parcours ;

d. De la catégorie de classe à laquelle elles donnent droit ;

Art. 18. Les actions de jouissance sont personnelles et nominatives.

Art. 20. Les actions de jouissance ne confèrent aucun droit dans la propriété de l'actif social ni dans les bénéfices sociaux ; mais il sera pourvu à leur amortissement.

Art. 21. Toute action de jouissance donne droit au libre parcours jusqu'au jour de son remboursement. Ce remboursement ne peut avoir lieu avant la quinzième année de la mise en exploitation de la ligne vicinale à laquelle le titre se rapporte.

Art. 23. La Société s'assurera, autant que possible, le concours des communes dont les chemins de fer vicinaux doivent traverser le territoire.

Art. 24. Les subsides des communes leur seront remboursés intégralement par la Société.

Art. 25. M. Isidore Neelemans fait apport à la Société :

1° De la propriété des études, mémoires, projets, plans et profils relatifs aux chemins de fer vicinaux ci-après indiqués et faisant partie des lignes dont il a demandé la concession au gouvernement, sous les dates des 20 février et 29 novembre 1865, savoir :

A. *Une ligne de Gand à Tamise par Zele et Hamme ;*

B. *Une ligne d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas,* dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo ; lignes que le gouvernement est autorisé à concéder en vertu de la loi du 31 mai 1866.

Digitized by Google

2° De tous ses droits d'auteur, de priorité ou préférence pour l'obtention de la concession desdits chemins de fer vicinaux.

Art. 26. Pour prix de ses apports, M. Neelemans se réserve, en ce qui touche les chemins de fer repris aux numéros 1 et 2 de l'article précédent, le droit de préférence pour l'exécution des travaux et la livraison du matériel nécessaire à la mise en exploitation des lignes : le tout aux prix et conditions à convenir entre M. Neelemans et le Conseil d'administration, d'accord avec les commissaires.

Les administrateurs doivent posséder 25 actions et les commissaires 10 actions.

L'Assemblée générale se réunit chaque année dans la seconde quinzaine du mois de mai ; tout membre doit avoir 10 actions pour une voix. Nul ne peut réunir plus de 5 voix comme actionnaire et plus de 5 voix comme mandataire.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

Association formée, avec le concours de la Banque de Belgique, par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et par la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut; y compris la Compagnie du Centre (Braine-le-Comte à Courtrai, etc.).

Depuis l'Association : traités d'exploitation de Hainaut-et-Flandres (nouveau traité), de Manage-Wavre-Piéton et d'Ostende-Armentières.

SIÉGE DE LA SOCIÉTÉ (direction générale) : *Place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.
BUREAU DE L'ADMINISTRATION CENTRALE : *Rue des Boiteux*, 10, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.		
SABATIER (G.) (1),	Administrateur de la Banque de Belgique,	Président,	Bruxelles.
DUMON (A.),	Présid. du Conseil d'admin. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer,	Vice-Prés.,	Id.
GENDEBIEN (F.),	Insp. gén. hon. des chemins de fer de l'État belge,	Administ.,	Id.
MONTEFIORE-LEVI (G.),	Ingénieur,	Id.	Saint-Josse-ten-Noode-Bruxelles.
MOREL (J.),	Adm. dir. gén. de la Soc. an. d'expl. de chemins de fer,	Id.	Bruxelles.
PHILIPPART (S.),	Dir. gén. de la Cie des chem. de fer des Bassins houillers du Hainaut,	Id.	Id.
POIRIER (S.),	Secrétaire du Conseil,		Id.

MM.	CONSEIL DE SURVEILLANCE.		
FORTAMPS (F.) (1),	Directeur de la Banque de Belgique,	Président,	Bruxelles.
BOULANGER (M.),	Avocat,	Membre,	Mons.
CARLIER (CH.),	Id.	Id.	Id.
DETILLIEUX (E.),	Banquier,	Id.	Charleroi.
DE MERÜS (Cte E.),	Admin. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer,	Id.	Bruxelles.
DE MUËLENAERE (G.),	Id.	Id.	Pitthem.
BENNEQUIN DE VILLERMONT (Cte CH.),	Id.	Id.	Id.
DE WOUTERS D'OPLINTER (Chr AL.),	Id.	Id.	Id.
SNOY (Bon CH.),	Vice-Prés. de la Soc. anonyme d'expl. de chemins de fer.	Id.	Braine-le-Château.
TERCELIN MONJOT (V.),	Banquier,	Id.	Mons.
TOURNAY-STEVENS (B.),	Adm. de la Cie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut,	Id.	Bruxelles.
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Id.

---

(1) MM. Sabatier et Fortamps ont donné en 1868 leur démission, la participation de la Banque de Belgique ayant été restreinte dans les chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et dans la Société générale d'exploitation, où elle a néanmoins conservé, de part et d'autre, un intérêt de 1,000 actions.

M. F. Gendebien continue à représenter, dans ces Sociétés, les intérêts encore relativement importants de la Banque de Belgique.

MM.	DIRECTION ET ADMINISTRATION CENTRALE.	
LEBON (A.),	Directeur,	Bruxelles.
MASY (V.),	Inspecteur principal,	Id.
DESPRET (V.),	Direct. d'exploit. du réseau du Centre,	Binche.
QUENON (A.),	Id. du Haut et Bas-Flénu,	Jemmapes.
VAN DEN BOGAERDE (E.),	Id. du réseau de la Flandre occidentale,	Courtrai.
DU ROY (A.),	Direct. d'exploit. des lignes de Hainaut-Flandres et Gand-Selzaete-Lokeren,	Saint-Ghislain.
BARTELOES (C.),	Direct. d'exploit. du réseau de Tamines-Landen,	Fleurus.
CENANT (C.),	Directeur des ateliers de Tubize,	Tubize.
BASTIN (F.),	Chef de service des travaux neufs,	Bruxelles.

Réseau des chemins de fer exploités par la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

RAILS EN MÈTRES.	CONCESSIONS.	DATES DE L'EXPLOITATION.
120,995	— Flandre occidentale (ancien réseau).	— *Voir* page 342 du premier *Annuaire*.
33,662	— Lichtervelde à Furnes.	— Id. 415 id.
84,493	— Hainaut-et-Flandres (ancien réseau).	— Id. 381 id.
51,096	— Tamines à Landen (Fleurus-Landen).	— Id. 559 id.
19,361	— Gand à Terneuzen (Gand-Selzaete).	— Id. 360 id.
19,264	— Lokeren à Selzaete.	— 25 mars 1867.
54,141	— Centre et Baume à Marchiennes.	— *Voir* page 262 du premier *Annuaire*.
23,000	— Centre et Baume à Marchiennes (chemins de fer industriels).	— Pages 262 du pr. et 126 du sec. *Ann.*
65,766 (1)	Haut et Bas-Flénu (ancien réseau).	— *Voir* page 173 du second *Annuaire*.
32,594 (2)	Réseau de Saint-Ghislain.	— Id. 204 id.
3,220	— Hainaut et Fland. (Basècles à Péruwelz).	— 1er mars 1867.
507,592	mètres au 1er avril 1867, pour la Société générale.	
20,550	— Tamines à Landen (Ramillies-Tirlemont).	— 6/8 juin 1867.
8,537	— H. et B.-Flénu (St-Ghislain à Frameries).	— 10 décembre 1867.
536,679	mètres au 31 décembre 1867 (3).	
41,314	— Jonction de l'Est (Manage à Warre).	— *Voir* page 404 du premier *Annuaire*.
9,959	— Manage à Piéton.	— Id. 502 id.
19,068	— Bassins houillers du Hainaut (Mons à Bonne-Espérance).	— 10 janvier et 17 février 1868.
14,960	— O. de la Belgique (Dixmude à Nieuport).	— 10 février 1868.
6,090	— Centre (Piéton à Leval).	— 17 février id.
23,846	— Ostende à Armentières (Ostende à Thourout).	— 1er avril id.
22,466	— Flandre occidentale (Roulers à Ypres).	— 12 id. id.
25,330	— O. de la Belgique (Courtrai à Audenarde).	— 12 id. id.
8,365	— Tamines à Fleurus.	— 22 juin id.
708,077	mètres au 22 juin 1868.	

(1) Y compris 37,295 mètres de voies secondaires de 1m,20 d'entre-voie.
(2) Id. 3,428 id. de lignes particulières exploitées par la Compagnie (*voir* page 204).
(3) La longueur moyenne exploitée en 1867, rapportée à une période de douze mois, a été de 395 kilomètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 6 avril, 14 août 1867 et 15 juin 1868.

Sommaire d'arrêtés divers : Statuts de la Société.

Société générale d'exploitation de chemins de fer.

1867. A. R. 21 fév., acte 13 fév., *Mon.* 24 fév.

Établis. de la Société anon. — Approb. des statuts.

Cette Société a été formée en vertu d'actes intervenus, dans le courant du mois d'octobre 1866, entre la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, la Société d'exploitation de chemins de fer et la Banque de Belgique.

Art. 3. La Société prendra cours à dater du 1er janvier 1867, pour finir le 1er janvier 1957.

Art. 4. La Société sera dissoute avant le terme indiqué à l'article précédent, s'il résulte du bilan dûment approuvé, qu'elle a essuyé des pertes excédant la moitié du capital émis, à moins que l'assemblée générale extraordinaire ne décide que la Société continuera d'exister. Dans ce cas, la décision ne sera exécutoire qu'avec l'assentiment du gouvernement. Elle pourra être dissoute avant le terme indiqué à l'article 3, par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Art. 5. La Société a pour objet la construction et l'exploitation de chemins de fer et autres voies de communication par terre et par eau, en Belgique et à l'étranger. Elle pourra construire, acquérir ou faire construire tout matériel quelconque, nécessaire à ses travaux et à ses exploitations, poursuivre toute demande en concession de chemins de fer et d'autres voies de communication par terre et par eau, racheter ou reprendre toutes concessions de cette nature, les céder ou les revendre, conclure tout traité d'exploitation, d'apport ou de location y relatifs, en attachant à ces traités tels avantages et modes de payement qu'elle jugera convenir, se fusionner, soit partiellement, soit totalement, avec toute Société de même nature, prendre un intérêt direct dans toute société dont le but serait conforme à celui de la présente et céder au besoin cet intérêt.

Art. 8. Capital social, 35,000,000 de fr., divisé en 70,000 actions de 500 fr. pouvant être augmenté, mais pas au delà de 70,000,000 de fr. sans l'autorisation du gouvernement.

Art. 9. Autorisation de faire des emprunts et d'émettre des obligations. Dans le cas où les obligations seront remboursables par annuités, le montant de la somme annuelle consacrée au remboursement avec ou sans prime devra rester le même pendant toute la durée de l'opération.

L'intérêt et l'amortissement annuels des obligations au porteur émises ne pourront jamais dépasser 5 p. c. du capital versé.

Art. 10. La première émission sur le capital fixé à l'article 8 est limitée à 50,000 actions.

Les administrateurs et le directeur doivent posséder 50 actions et les membres du Conseil de surveillance 25 actions. L'assemblée générale se réunit en séance ordinaire, au plus tard, dans la première quinzaine du mois de juin de chaque année. Dix actions donnent droit à une voix, mais nul ne peut réunir plus de dix voix comme actionnaire et plus de dix voix comme mandataire.

Notice.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer, comme le disent les statuts, a été formée en vertu d'actes intervenus, dans le courant du mois d'octobre 1866, entre la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et la Banque de Belgique.

Elle a pris cours à dater du 1er janvier 1867 (1).

La première Compagnie a souscrit pour 25,000 actions de 500 fr. (2); la seconde pour 15,000 actions, et la Banque de Belgique pour 1,000 act.

Simple fermière des voies, la Société générale d'exploitation n'a d'autre avoir propre que le matériel roulant. Elle ne prend possession des lignes qu'après que, sur les indications d'un rapport d'experts fait contradictoirement, elles ont été mises en bon état d'entretien (3). Elle doit les tenir et les rendre en cet état. Tous travaux d'agrandissement des installations, de doublement des voies et autres que pourrait rendre nécessaires le développement du trafic restent à sa charge exclusive.

Indépendamment des frais d'entretien de la voie, des frais d'entretien, d'amortissement et d'augmentation du matériel roulant, de toutes autres dépenses d'exploitation, la Société générale s'est engagée à payer aux deux Compagnies précitées un fermage déterminé sous l'une ou l'autre des deux formes que voici : rente kilométrique ou redevance à forfait pour le réseau tout entier. C'est au premier mode que, le plus

(1) Néanmoins, ce n'est qu'à partir du 1er avril 1867 qu'elle a été en possession du réseau formé par les lignes de la Société anonyme d'exploitation et par celles qui avaient été prises à bail par la Société des Bassins houillers du Hainaut, y compris le chemin de fer du Centre avec ses embranchements industriels, Braine-le-Comte à Courtrai, etc.

(2) Par un acte complémentaire, le contingent de la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut a été porté à 27,500 actions.

(3) Il y a eu exception pour les travaux de la Compagnie Tamines-Landen qui étaient abandonnés et ont été terminés par la Société générale d'exploitation sur les sections de Ramillies à Tirlemont et de Fleurus à Tamines. Ces deux sections sont actuellement en exploitation.

souvent, on a eu recours. Exceptionnellement, pour les chemins industriels du couchant de Mons, il a fallu adopter la seconde combinaison. Mais, dans l'un comme dans l'autre système, le fermage n'atteint son taux définitif que par un accroissement progressif et après une période qui varie de quatre à dix ans. Le taux du fermage, l'importance de l'accroissement progressif, la durée de la période d'accroissement varient selon les cas.

Lorsque tout le réseau sera achevé et que le maximum des rentes à payer sera atteint, la charge totale moyenne, incombant à la Société générale d'exploitation du chef des redevances à payer aux Sociétés concessionnaires, restera encore inférieure au chiffre moyen de 12,000 fr. par an et par kilomètre.

Les chemins de fer en exploitation, cédés le 1er avril 1867, avaient une longueur de 507,592 mètres; ils étaient de 536,679 mètres au 31 décembre 1867, et le 22 juin 1868 ils avaient atteint une longueur de 708,077 mètres.

L'unité d'exploitation appliquée dès le début à un réseau de 508 kilomètres (1,200 kilomètres plus tard), le choix et la concentration de lignes qui partent des points de grande production et vont aboutir aux centres de consommation, la réunion dans les mêmes mains des grandes masses de transports et des longs parcours, devaient produire des résultats favorables sous tous les rapports.

En effet, les recettes brutes provenant de l'exploitation proprement dites se sont élevées à . . . . . fr.	5,997,127	
Celles des ateliers de Tubize à . . . . . »	596,896	
TOTAL. . . fr.	6,594,023	
Les dépenses, les recettes payées, etc., se sont élevées à. »	6,212,709	(1)
Ce qui a laissé un bénéfice de. . . fr.	381,314	

Les recettes de l'année 1866 avaient été, pour l'exploitation proprement dite, et, pour la même période de temps, de 5,590,049 fr., soit une différence de 407,078 fr., à l'avantage de l'exercice 1867 (2).

En ajoutant un bénéfice sur les exploitations de 1867. . fr.	381,314
1° Les intérêts de l'encaisse et des titres en portefeuille. »	461,799
2° Les bénéfices et commissions diverses provenant notamment de la conclusion d'un nouveau traité avec la Société Hainaut-et-Flandres et de l'achat, la revente et la plus-value d'un certain nombre d'obligations du chemin de de fer de Tamines à Landen . . . . . fr.	2,915,281
On obtient un total de. . . fr.	3,758,395
Si on défalque de ce total les divers amortissements de. »	96,634
Il reste un bénéfice net de. . . fr.	3,663,761

(1) Frais généraux et dépenses de l'exploitation. . . . . fr. 2,962,027
Ateliers de Tubize . . . . . » 556,889
Rentes, intérêts, etc., payées aux compagnies apportantes . . . . . » 2,693,793
} 6,212,709 fr.

(2) L'exploitation en 1867 comptait seulement en plus 20,550 mètres, de Ramilies à Tirlemont, pendant 6 mois, et 8,537 mètres, de Saint-Ghislain à Frameries, pendant 22 jours.

Bien que des opérations nouvelles, réalisées dans le premier semestre de 1868, et d'autres sur le point d'aboutir, permettent de bien augurer de l'avenir et d'espérer que le second exercice sera clôturé dans des conditions aussi favorables que celui de 1867, il a néanmoins paru prudent au Conseil d'administration de la Société d'appliquer 2,500,000 fr. pour la création d'un fonds de prévision ; cette somme représente 10 p. c. environ du capital souscrit.

Malgré cette réserve, les actionnaires ont touché un dividende de 7 p. c.

Un pareil résultat est d'autant plus satisfaisant que la crise industrielle et financière a pesé lourdement sur la production et par conséquent sur le mouvement des transports de toute nature.

D'ailleurs, un exercice de neuf mois est dans des conditions tout à fait anormales, au point de vue du trafic.

En outre, l'importance du mouvement n'a pu être appréciée à sa juste valeur en 1867, les exploitations étant divisées en six groupes complétement isolés les uns des autres, savoir : Flandre occidentale, — Gand et Lokeren à Selzaete, — Hainaut-Flandres, — Flénu et Saint-Ghislain, — Centre, — Tamines-Landen.

Cet isolement, qui scindait les parcours et rendait la Société générale d'exploitation tributaire d'autres exploitations, ayant souvent des intérêts contraires, a cessé en partie dans les premiers mois de 1868, par l'ouverture de nouvelles sections (*voir* page 235).

De plus, les lignes de Manage à Wavre et à Piéton (51,273 mètres) ont été reprises à dater du 1er janvier 1868.

L'exploitation au 22 juin 1868 avait une étendue 708,077 mètres, s'étendant de Wavre par Ottignies et de Charleroi à Nieuport, Ostende, Bruges, Gand et Selzaete, en passant par les bassins de Charleroi, du Centre et de Mons.

Les recettes, par suite des ouvertures successives des lignes nouvelles en 1868 ont augmenté :

En janvier de	fr.	78,000	ou de	12	p. c.
En février de	»	93,000	id.	16	id.
En mars de	»	140,000	id.	23	id.
En avril de	»	146,000	id.	23	id.

Celles du réseau exploité par l'État se sont également accrues et cela sans l'adjonction de lignes nouvelles, savoir :

En janvier de	fr.	102,000	ou de	3 1/2	p. c.
En février de	»	128,000	id.	4 1/2	id.
En mars de	»	176,000	id.	5 1/2	id.
En avril de	»	181,000	id.	6	id.

C'est-à-dire que la progression des recettes de l'État se présente dans

des conditions normales et en harmonie avec les résultats des années précédentes.

Par suite de contestations survenues, les relations de service mixte entre l'administration des chemins de fer de l'État et les lignes de la Société ont cessé du 25 mai au 22 juin 1868, pour les transports des voyageurs, bagages, marchandises, finances, équipages et animaux ; le conflit si préjudiciable au public s'est donc promptement terminé.

La Société d'exploitation entendait user du droit qu'elle tient de ses cahiers des charges, de régler ses tarifs généraux intérieurs d'après l'agencement de ses lignes ; de même que l'État a toujours fixé et maintient ses tarifs d'après les besoins de son exploitation.

D'autre part, l'administration des chemins de fer de l'État tenait essentiellement à faire prévaloir le principe dit : de la plus courte distance.

Une combinaison qui permettait de concilier ces deux principes a été mise en avant et accueillie par le Ministre des travaux publics et par le Conseil d'administration de la Société.

Elle repose sur les bases suivantes :

1° Attribution, *de droit,* des transports à la direction qui présente la plus courte distance ;

2° Liberté absolue (dans la limite des cahiers des charges) de chaque exploitation en ce qui concerne ses tarifs intérieurs ;

3° Direction *effective* des transports par les lignes du service intérieur, ou par le parcours mixte qui présente le moindre nombre de points d'échange, quoique leur longueur soit plus considérable ;

4° Attribution à la direction, *de droit, mais non parcourue, en tout ou en partie,* de 60 p. c. de la recette qui lui aurait été attribuée, — en prenant pour base la perception effective, — si la marchandise avait été dirigée par la voie la plus courte ; les 40 p. c. restant étant dévolus à l'exploitation qui opère la traction.

Ce système est nouveau. Est-il préférable à tout autre ? L'avenir le dira.

Mais on peut constater, dès à présent, qu'il tend vers deux résultats désirables : éviter les surtaxes au public, et aux exploitations les frais écrasants qui seraient résultés du morcellement des parcours par l'application absolue et effective du principe de la plus courte distance.

La prospérité de la Société générale d'exploitation est un fait d'une grande portée financière, parce qu'elle a une influence considérable sur la valeur de tous les titres dont les revenus prennent directement leur source dans les recettes de cette Compagnie.

Cette Société fait beaucoup au point de vue de l'industrie des chemins de fer, tout en semant pour récolter.

Grâce à ses efforts et à son concours financier, elle a tiré la Compagnie de Hainaut-Flandres d'une situation critique ; les travaux des sections

de Saint-Ghislain à Ath et à Tournai sont commencés et vont être poussés avec vigueur.

Elle a sauvé la Compagnie de Tamines-Landen d'une faillite imminente et a terminé les travaux abandonnés sur les sections de Ramillies à Tirlemont et de Fleurus à Tamines, qui toutes deux sont maintenant en exploitation.

Les travaux ont également été repris sur la section de Ramillies à Namur.

Elle a passé avec la Compagnie de Braine-le-Comte à Courtrai un traité d'exploitation, qui a permis d'entamer les travaux de la première section de cette ligne entre Renaix et Courtrai.

Elle a ouvert à l'exploitation les lignes de Frameries à Bonne-Espérance, et de Piéton à Leval, qui établissent la jonction la plus courte et la plus économique entre les trois bassins industriels du Hainaut.

Les sections de Frameries à Saint-Ghislain et à Mons, celles de Dixmude à Nieuport et d'Ostende à Thourout, celle de Roulers à Ypres et celle de Courtrai à Audenaerde, qui joint son réseau des Flandres à celui du Hainaut, ont également été mises en exploitation depuis sa formation.

Avant la fin de l'année 1868, plusieurs sections nouvelles seront mises en exploitation, notamment celles de Ramillies à Namur, de Péruwelz à Tournai, de Renaix à Courtrai et d'Audenaerde à Denderleeuw; bientôt après on ouvrira les lignes de Selzaete à Terneuzen, de Furnes à Dunkerque, de Poperinghe à Hazebrouck et un certain nombre de sections industrielles. A cette époque, l'exploitation aura une étendue d'environ 910 kilomètres.

Enfin, le travail a été entretenu dans les ateliers menacés de chômage, par l'importance des commandes en cours d'exécution au 1er janvier dernier, ou faites depuis cette époque, qui peuvent être évaluées à 7,500,000 fr.; la moitié environ de cette somme est payable par annuités en cinq ans; l'autre moitié en dix années.

Tel est le résumé de la première année de la Société générale d'exploitation de chemins de fer (1).

(1) *Voir* pour la partie statistique et financière à la fin de l'*Annuaire* (année 1867).

CHEMIN DE FER DE TAMINES A LANDEN

Exploité du 15 octobre 1865 au 31 mars 1867 par la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer et depuis le 1er avril 1867 par la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 559 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE SOCIAL : *Rue Royale*, 100, *à Bruxelles*.
SIÉGE DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION : *A Fleurus et place des Martyrs*, 8, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION. — COMMISSAIRES. — BANQUIER.		
TOURNAY-STEVENS,	Négociant,	Président,	Bruxelles.
JORIS (G.),	Avocat,	Administrateur,	Id.
RYCKHOLT (ALF.),	Secrét. génér. de la Société anonyme d'exploitation,	Id.	Id.
BEYVART,	Secrétaire de la Banque de Belgique,	Id.	Id.
PIRSON (A.),	Propriétaire,	Commissaire,	Id.
DE SENERILLES (Bon),	Id.	Id.	Id.
GODDYN (J.),	Directeur du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes,	Id.	Id.
DE LAVELEYE (E.),	Propriétaire,	Id.	Id.
MOSSELMAN,	Avocat,	Id.	Id.
PETIT-JEAN,	Ingénieur en chef,	Comm. du gouv.,	Id.
LA BANQUE DE BELGIQUE,		Banquier,	Id.
VAN BRANTEGHEM,	Secrétaire du Conseil.		Bruxelles.

KILOMÈTRES DE VOIE. — SECTIONS. — DATES DE L'EXPLOITATION.

51,096 mètres. — Fleurus à Landen.	15 octobre 1865, marchandises. 15 novembre id. voyageurs.	
20,550 id. — Ramillies à Tirlemont.	6 juin 1867, marchandises. 8 id. id. voyageurs.	
71,646 (1) id. à simple voie.		

STATIONS. — **Fleurus** à : Ligny-Tongrinne, 4,180 mètres ; Sombreffe, 6,760 ; **Gembloux**, 15,100 ; Perwez, 25,860 ; **Ramillies**, 32,540 ; Jauche 38,240 ; Orp-le-Grand, 40,998 ; Lincent, 45,181 ; **Landen**, 51,096 mètres. — **Ramillies** à : Huppaye, 5,185 mètres ; Jodoigne, 8,450 ; Hougaerde, 14,890 ; **Tirlemont**, 20,550 mètres.

Dates des ass. gén. ord. des actionn. : 15 avril et 27 mai 1867 ; 15 avril et 12 juin 1868.

---

(1) La section de Tamines à Fleurus, d'environ 8 kilomètres, a été ouverte le 22 juin 1868 aux transports des marchandises, finances et animaux.

Sommaire d'arrêtés divers, etc. (suite du premier *Ann.*).

Aménagement de la station de Tamines et détournement d'un chemin.

1866. A. R. 14 juillet, *Mon.* 19 juillet.

Modifications aux statuts de la Société.

A. R. 29 juillet, acte 9 juillet, *Mon.* 3 août.

Suppression du dernier alinéa de l'article 2, portant :

Toute convention de cette nature (1) ne recevra son effet qu'après avoir été approuvée par le gouvernement.

Prorogation au 1er avril 1867 du chemin de fer de Namur à Geest-Gerompont.

A. R. 31 août, *Mon.* 5 septembre.

Notice.

Cette Compagnie a changé plusieurs fois d'administration ; elle s'est trouvée en présence de grandes difficultés financières, maintenant surmontées.

En vertu d'un traité avenu en 1864, la Société d'exploitation de chemins de fer a exploité les sections de Fleurus à Landen et de Ramillies à Tirlemont, mises à sa disposition par la Compagnie de Tamines à Landen.

Des modifications ont, à deux reprises, été apportées au traité d'exploitation qui, lors de la constitution de la Société générale d'exploitation, a été transféré à cette dernière Société.

Le 31 décembre 1867, la Compagnie de Tamines à Landen fit avec la Société générale d'exploitation non-seulement un nouveau traité d'exploitation, mais encore un traité par lequel la Société générale d'exploitation s'est chargée d'achever, à forfait absolu, la construction et le parachèvement des diverses lignes formant le réseau dit de Tamines-Landen.

La Société générale a aujourd'hui presque entièrement terminé cette tâche, la dernière section, celle de Ramillies à Namur, étant à la veille d'être mise en exploitation.

On peut donc, grâce au concours de la Société générale d'exploitation, considérer comme terminée la crise qui a si longtemps pesé sur la Compagnie de Tamines-Landen.

(1) Faculté d'acquérir et d'exploiter d'autres lignes, d'en céder en tout ou en partie l'exploitation, ou d'en faire apport dans une Société nouvelle. (*Voir* page 560 du premier *Annuaire*.)

CHEMIN DE FER DE TIRLEMONT A DIEST

AVEC SES EXTENSIONS

Devant faire partie de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

(Voir page 564 du premier Annuaire.)

SIÉGE DE L'ADMINISTRATION : *A Bruxelles.*

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.	— COMMISSAIRES.	
BRIALMONT,	Lieutenant-général, ancien ministre de la guerre,	Administrateur,	Anvers.
COPPENS (B^on^),	Anc. membre du Congrès,	Id.	St-Josse-ten-Noode.
GILLON (J.),	Conseiller provincial,	Id.	Id.
SANCKE (L.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
TIPPING (W.),	Magistrat,	Id.	Comté de Kent.
VALENTINE (J.),	Dir. gén. de la Cie Public Works Credit C^o^,	Id.	Londres.
ZAMAN,	Sénateur,	Id.	Bruxelles.
DE MONTANG,	Intendant militaire,	Commissaire,	Paris.
LEFÈBVRE-DURUFLÉ,	Sénateur,	Id.	Id.
MUSSCHE (E.),	Avocat,	Id.	Bruxelles.
T'KINT (H.),	Consul général,	Id.	Schaerbeek.
URBAN (AD.),	Ingénieur,	Id.	Bruxelles.

La longueur du chemin de fer de Tirlemont à Diest est de . . .	25	kilomètres.
La section de Diest au camp de Beverloo et vers Eyndhoven (éventuellement) aura environ	35	id.
TOTAL. . .	60	id.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Cette ligne est le prolongement direct de la section de Namur à Tirlemont.

Bien que les travaux de la construction de ce chemin de fer ne soient pas commencés (juin 1868), la Société n'est pas dissoute et des négociations continuent pour arriver à constituer un capital. Un traité d'exploitation a été passé avec la Société anonyme d'exploitation de chemins de fer ; ce traité subsiste toujours.

CHEMINS DE FER DE TOURNAI A JURBISE

ET DE LANDEN A HASSELT.

La section de Tournai à Jurbise est exploitée par l'État belge. — La section de Landen à Hasselt, antérieurement exploitée par la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, fait partie depuis le 1er août 1867, de l'exploit. du Grand-Central Belge.

(*Voir* page 366 du premier *Annuaire*.)

SIÉGE SOCIAL : *Rue de la Loi*, 72, *à Bruxelles*.

MM.	CONSEIL D'ADMINISTRATION.		
KENNARD (R.-W.) Esq.,	Membre du Parlem. anglais,	Président,	Londres.
BRUNEAU (A.-B.),	Représentant,	Admin.-directeur,	Bruxelles.
BAILLEY (G.) Esq.,	Propriétaire,	Administrateur,	Londres.
BRASSEY (TH.) Esq.,	Id.	Id.	Id.
DOLEZ (H.),	Représentant,	Id.	Bruxelles.
GLADSTONE (W.) Esq.,	Propriétaire,	Id.	Londres.
KENNARD (P.) Esq.,	Id.	Id.	Id.
WESTWOOD (J.-TH.) Esq.,	Id.	Secrét.-administ.,	Id.

Exploitation de 76 kilomètres, dont 18 kilomètres à double voie, à la fin des exercices 1866 et 1867.

Les noms des stations sont portés à la ligne Sud-Ouest des chemins de fer de l'État (page 77) pour la section de Tournai à Jurbise et à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (page 96) pour la section de Landen à Hasselt.

Dates des ass. gén. ord. des actionnaires : 29 septembre 1866 et 28 mars 1867 pour l'exercice 1866 ; 28 septembre 1867 et 28 mars 1868 pour l'exercice 1867.

Sommaire d'arrêtés divers en 1866 et 1867 (néant).

Notice.

Cette Compagnie a donné, en 1866, des résultats supérieurs à ceux de 1865, malgré les circonstances calamiteuses de l'année.

L'augmentation des recettes provient en totalité du produit des mar-

chandises, celui des voyageurs ayant diminué d'environ 4,000 fr. L'ouverture des lignes de Hal à Ath et de Tournai à Lille ont eu leur grande part dans ce mouvement ascensionnel.

Nous allons donner ci-après un relevé comparatif des recettes de 1866 et 1865, et de 1867 et 1866 :

Années 1866 et 1865.		RECETTES NETTES (1) Annuelles.	Différences.	Par kilom.	RECETTE brute par kilom.
1866	Ligne de Tournai à Jurbise.	926,147	+ 101,321	19,295	38,590
1865	Id. id.	824,826		17,184	34,368
1866	Id. Landen à Hasselt	129,914	— 31,200	4,640	9,280
1865	Id. id.	161,114		5,754	11,508
1866	Les deux lignes réunies	1,056,061	+ 70,120	13,896	27,791
1865	Id. id.	985,940		12,973	25,945
Années 1867 et 1866.					
1867	Ligne de Tournai à Jurbise.	917,438	— 8,709	19,113	38,226
1866	Id. id.	926,147		19,295	38,590
1867	Id. Landen à Hasselt	123,224	— 6,690	4,401	8,802
1866	Id. id.	129,914		4,640	9,280
1867	Les deux lignes réunies	1,040,662	— 15,399	13,693	27,386
1866	Id. id.	1,056,061		13,896	27,791

Les actions ont reçu comme intérêt et dividende fr. 35-10 en 1866 et fr. 34-85 en 1867, et ce indépendamment des fonds d'amortissement qui ont absorbé chaque année 70,000 fr., ou près de 3 fr. par action ; le chiffre payé en 1865 était de fr. 32-62.

Depuis le 1er août 1867, l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt a été cédée par la Compagnie fermière d'Aix-la-Chapelle à Maestricht au Grand-Central belge, en stipulant que cette administration est substituée aux droits et obligations résultant pour la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht des traités du 15 avril et du 3 mai 1853, sanctionnés par le gouvernement et par le pouvoir législatif.

Cette cession de l'exploitation a été faite sans stipuler aucune garantie pour les intérêts de la section de Landen à Hasselt, tandis qu'elle en stipule de très-sérieuses pour la section d'Aix-la-Chapelle à Hasselt, et notamment le payement d'un produit kilométrique fixe. Cette dernière condition était cependant la seule qui pût dissiper les graves inconvénients résultant de la concurrence des lignes du Grand-Central belge.

En effet, à dater de la cession, les recettes ont subi une diminution marquée, bien qu'aucun fait nouveau, en dehors de la nouvelle exploitation, n'eût pu occasionner cette diminution.

(1) 50 p. c. de la recette brute.

Digitized by Google

Une copie de la convention a été transmise, par lettre du 24 septembre 1867, à la Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, qui avait protesté, auprès des deux Sociétés, contre un acte ayant disposé de sa propriété sans son autorisation.

Le Conseil d'administration, à la suite de ces faits, a pris la résolution de poursuivre, par tous les moyens légaux, le maintien des droits de la Société et la réparation du dommage qui lui a été causé.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

ET

RELEVÉS STATISTIQUES COMPARATIFS

DES

DIFFÉRENTES EXPLOITATIONS

DES

CHEMINS DE FER BELGES.

—

Années 1866 et 1867.

N. B. Les renseignements donnés au bas des tableaux représentent les colonnes qui n'ont pas été placées dans le corps des tableaux, parce que le plus grand nombre des administrations n'ont pas fourni les éléments nécessaires pour les remplir.

Réseau des chemins de fer concédés en Belgique

N° I. (Voir pages 386.)

CHEMINS DE FER.	Longueur au 1er janvier 1866. Voyageurs et marchandises.	Marchandises seulement.
État (lignes de l'État proprement dit)	538 885	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	93 000	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	49 670 (1)	»
Anvers à Rotterdam	119 000 (2)	2 500
Braine-le-Comte à Gand	»	»
Bruges à Blankenberghe	14 560	»
Bruxelles à Lille et Calais (Hal à Ath et Tournai à la frontière)	9 921	»
Centre et Baume à Marchiennes	54 141 (3)	19 000 (5)
Charleroi à la frontière de France	30 319 (4)	750
Chimay	50 192	»
Dendre-et-Waes et Bruxelles vers Gand par Alost	106 667	»
Eecloo à Bruges	28 450	»
Eecloo à Gand	19 000	»
Entre-Sambre-et-Meuse	98 918	7 615
Est-Belge	123 779 (7)	11 176
Flandre occidentale	120 995	»
Gand à Terneuzen (Gand [État] à Selzaete)	19 361	»
Hainaut-et-Flandres	84 493	»
Haut et Bas-Flénu (voies principales de 1m,50)	»	28 491
Id. (id. secondaires de 1m,20)	»	37 275
Jonction belge Grand-Ducale (Spa à la frontière)	»	»
Id. de l'Est (Manage à Wavre)	41 314 (7)	»
Lichtervelde à Furnes	35 662	»
Liége à Givet	123 073 (8)	»
Mons à Manage et la Louvière à Bascoup	32 246	1 500
Liége à Maestricht	30 102	»
Liégeois-Limbourgeois	58 345	»
Lierre à Turnhout	57 420	»
Lokeren à la frontière des Pays-Bas (Lokeren à Selzaete)	»	»
Luxembourg (grande Compagnie du)	252 000	»
Manage à Piéton	9 959	»
Mons à Hautmont et St-Ghislain { lignes concédées à la Compag.	16 365	29 166
Mons à Hautmont et St-Ghislain { id. exploitées par la Comp.	»	3 428
Nord de la Belgique	117 000	»
Pepinster à Spa	11 707 (10)	»
Tamines à Landen (Fleurus à Landen)	51 096	»
Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt	75 777 (11)	»
Rails en mètres, totaux partiels	2 451 417	140 899
Totaux à la fin des exercices 1865, 1866 et 1867	2 592 316	

N. B. Les longueurs portées en chiffres ronds sont approximatives. — Les longueurs exploitées en commun n'ont pas été données par toutes les administrations.

(1) Y compris 410 mètres de voies fluviales.
(2) Id 37,000 id. id.
(3) 55 kilomètres à simple voie et 22 kilomètres à double voie. — 64 kilomètres construits par les deux Sociétés, 11 kilomètres par celle de Monceau-Fontaine et 5 kilomètres par celle de Monceau-sur-Sambre.
(4) Y compris 2 kilom. de parcours sur les lignes de l'État, depuis la bifurcation : 1° jusqu'à Charleroi ; 2° jusqu'à Marchienne.
(5) Id 5,004 mètres construits par le Nord-Belge et exploités par la Compagnie de Chimay.

u exploitation en 1865, 1866 et 1867.

premier *Annuaire.*)

OUVERTURES en 1866.	OUVERTURES en 1867.	Longueur au 1er janvier 1868. Voyageurs et marchandises.	Longueur au 1er janvier 1868. Marchandises seulement.	EXPLOITATION en commun.
»	29 058	587 943	»	»
»	»	93 000	»	»
»	»	49 670 (1)	»	»
»	»	119 000 (2)	2 500	2 500
»	65 823	65 823	»	7 653
»	»	14 560	»	2 250
38 187	»	48 108	»	3 816
4 000 (3)	»	54 141 (3)	23 000 (3)	»
»	»	30 319 (4)	750	3 150 (4)
10 985	»	61 177 (5)	»	»
»	»	106 667	»	»
»	»	28 450	»	2 050
»	»	19 000	»	»
»	»	98 918	7 613	1 596
»	»	123 779 (7)	11 176	4 028
»	»	120 995	»	»
»	1 889 (6)	19 361	1 889 (6)	6 140
»	3 220	87 713	»	8 956
»	8 537	8 537	28 491	»
»	»	»	37 275	»
»	55 000	55 000	»	»
»	»	41 314 (7)	»	»
»	»	33 662	»	»
»	»	123 073 (8)	»	7 305
»	»	32 246	1 500 (9)	1 500
»	»	30 102	»	»
60 354	»	117 519	1 180	»
»	»	37 420	»	»
»	19 264	19 264	»	»
52 000	»	284 000	»	»
»	»	9 959	»	»
»	»	16 365	29 166	»
»	»	»	3 428	»
»	31 130	148 130	»	3 000
»	»	11 707 (10)	»	»
»	20 550	71 646	»	»
»	»	75 777 (11)	»	»
165 526	234 471	2 844 345	147 968	56 244
2 757 842	2 992 313	2 992 313		

1) Raccordement reliant Gand (Eecloo) à Gand (État).
2) La voie est double entre Court-Saint-Étienne et Wavre, sur une étendue de 8,852 mètres. Une des voies est exploitée par la Société Jonction de l'Est et l'autre par la Société de l'Est-Belge.
3) Non compris environ 3 kilomètres pour le raccordement de la Meuse à Namur et le développement des courbes d'Angleur.
4) Embranchement du Bassin à Mons.
5) Longueur d'axe en axe des bâtiments des stations de Pepinster à Spa (20 février 1867).
6) Y compris la section de Landen à Saint-Trond, de 10,220 mètres, construite par l'État, et dont la jouissance a été donnée à titre de subvention à la Société de Tournai à Jurbise, pour avoir construit le chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt.

Réseau des chemins de fer belges en construction ou à construire à la date du 1er janv. 1868.—Lignes ouvertes du 1er janv. au 12 juin 1868.

N° 1bis.

CHEMINS DE FER.	Long. en kilom., en construct. ou à construire en Belgique.	Long. en kilom., en construct. ou à construire à l'étranger.	LIGNES OUVERTES. Longueur en mètres.	LIGNES OUVERTES. Dates de 1868.
État (Bruxelles à Luttre)	50	»	»	»
Anvers à Tournai et à Douai	135	28	»	»
Bassins houillers du Hainaut	265	»	19 068	10 janvier. 17 février.
Réseau des chemins de fer du Brabant	185	»	»	»
Braine-le-Comte à Courtrai	65(1)	»	»	»
Bruges à Blankenberghe (Blankenberghe à Heyst).	9(2)	»	»	»
Bruges à Waereghem et à Tournai	82	»	»	»
Centre (Piéton à Leval)	6	»	6 090	17 février.
Chimay (Momignies à la frontière)	2	»	1 533	28 mai.
Eecloo à Anvers	65	»	»	»
Flandre occidentale	28	14	22 466	12 avril.
Franco-Belge-Prussien (réseau réduit)	165(3)	20	»	»
Gand à Terneuzen (Selzaete à Terneuzen).	2	18	»	»
Gembloux à la Meuse	50	»	»	»
Hainaut-et-Flandres	47	»	»	»
Hesbaye et Condroz	79	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	17	»	17 202	3 février (4).
Luxembourg (grande Cie du) (embr. de Bastogne).	29	»	»	»
Malines à Terneuzen	40	20	»	»
Ostende à Armentières	80	5	23 846	1er avril.
Ouest de la Belgique	139	»	40 290(5)	10 février. 12 avril.
Tamines à Landen	30	»	8 365	22 juin.
Tirlemont à Diest avec ses extensions	60	»	»	»
TOTAUX	1 630	105	138 860	

Développement des concess. des chemins de fer belges au 1er janv. 1868.

	Mètres.
En construction ou à construire	1,735,000
En exploitation (voyageurs et marchandises)	2,844,345
Id. (marchandises seulement)	147,968
TOTAL	4,727,313
Exploitation en commun (à déduire	56,244
Reste pour la longueur concédée	4,671,069

(1) Non compris 12 kilomètres exploités en commun avec le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

(2) Ouvert à l'exploitation le 12 juillet 1868.

(3) Frontière à Libramont, 35 kilomètres; Bastogne à la frontière, 30 kilomètres; frontière à Aix-la-Chapelle, 60 kilomètres; Bastogne à Marche, 40 kilomètres.

(4) Ouverture au service des marchandises de la section d'Ans à Flémalle (12,202 mètres), et embranchements vers les charbonnages du Nord de Liége (5,000 mètres).

(5) Exploitation en commun de 2,460 mètres sur la section de Nieuport à Dixmude.

Notice générale sur les chemins de fer.

En 1866, voici quelle était, en kilomètres, la longueur des lignes ferrées livrées à la circulation dans le monde entier :

États de l'Amérique du Nord	52,725	
Grande-Bretagne	21,701	
Allemagne (Autriche comprise)	21,565	
France	14,721	
Indes	5,519	
Italie	5,288	
Espagne	5,090	141,014
Russie	4,533	
Canada	3,170	
Belgique	2,605	
Suède	1,672	
Suisse	1,280	
Pays-Bas	1,145	

Les 21,701 kilom. de chemins anglais sont revenus, en 1866, à 11,375,000,000 fr.; les lignes ferrées et les gares de la ville de Londres entrent pour un milliard dans cette somme. Les chemins allemands, qui ont presque la même étendue, ont coûté une somme moitié moindre. Les 14,721 kilomètres de chemins français revenaient à 7 milliards de fr., ce qui établit le prix des kilomètres au même taux environ que celui des chemins anglais.

Pendant l'année 1866, le transport effectué par les chemins de fer français a été : Voyageurs, 92,124,914. — Bagages, 177,662,872 kilog. — Articles de messagerie et denrées fraîches, 378,015,403 kilog. — Marchandises, 38,782,977,125 kilog. — Finances et bijoux (valeur déclarée), 4,016,442,695 fr. — Équipages et voitures, 19,779. — Animaux, 6,112,788.

A la date du 1er janvier 1868, les chemins de fer livrés à la circulation, en France, avaient une étendue de 15,784 (1) kilomètres ; les employés commissionnés étaient au nombre de 95,565 ; la force motrice était représentée par 4,064 locomotives et les moyens de transport par 90,490 voitures et waggons.

Le parcours moyen par locomotive a été annuellement de 30,000 kilomètres.

Pendant la campagne d'Italie, en 1859, le chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a transporté, dans l'espace de 86 jours : 185,000 hommes, 33,000 chevaux, 4,500 voitures de l'artillerie et du train, et 40 trains spéciaux de matériel de guerre et de munitions.

La moyenne des voitures mises journellement à la disposition de l'armée était de 518, marchant à une vitesse moyenne de 27 1/2 kilomètres à l'heure.

Le matériel de toutes les compagnies françaises réuni sur une seule ligne peut, au besoin, jeter en 24 heures, 300,000 hommes sur les frontières.

Cette agglomération presque immédiate d'hommes sur un point déterminé donne à la guerre une force irrésistible ; aussi les gouvernements doivent-ils considérer le matériel des chemins de fer comme partie essentielle du matériel de guerre.

(1) 15,700 kilomètres, longueur moyenne exploitée.

Établissement de la voie de l'État.

(Voir page 588-589 du premier *Annuaire*.)

Rails. — Le dernier type de rail adopté est du modèle dit Vignole; il pèse 38 kilog. par mètre courant. Sa longueur normale est de 6 mètres; sa section donne 0m,125 de hauteur, 0m,062 de largeur à la tête du bourrelet et 0m,105 à la base. Les portées sont au nombre de sept, savoir : deux de 0m,75 aux abouts, et cinq intermédiaires de 0m,90.

Le développement des voies principales exploitées par l'État, en 1866, était de 1,547 kilom.; les voies secondaires avaient 411 kilom., soit en totalité 1,958 kilom. Ce total était de 1,817 kilom. en 1865; 1,459 kilom. de voies principales et 358 kilom. de voies secondaires : différence 141 kilom. de plus en 1866.

282 kilom. de rails ont été mis hors de service en 1866 et 172 kilom. en 1865. Le nombre de rails ôtés de la voie pour cassure était de 69 en 1866, et de 29 en 1865.

Les prix de la tonne de rails ont varié entre fr. 168-80 et fr. 169-90, en 1866, au lieu de fr. 149-39 à fr. 169-90, en 1865. Ces prix, qui avaient dépassé 400 fr. de 1836 à 1840, étaient descendus à fr. 139-50 en 1862 et 1863.

En 1866, la durée moyenne des rails ôtés de la voie était de 13 1/3 années.

Traverses. — Elles sont en sapin du Nord créosoté (système Berthell), et par exception en chêne naturel. Leurs dimensions ordinaires sont de 2m,60 × 0m,26 × 0m,13, et de 2m,60 × 0m,28 × 0m,14.

Le prix moyen par traverse ou bille a été le même, en 1866 et en 1865, pour le chêne non préparé (fr. 5-53). La bille préparée au créosote est revenue à fr. 4-15; son prix moyen avait été de fr. 4-32 en 1865, et fr. 4-72 en 1864.

La durée moyenne des billes ôtées de la voie était de 10.56 années en 1866 (12 années pour le chêne et 8.06 années pour les autres essences).

Matériel des transports (voitures).

Le tableau de la page suivante montre qu'en 1866 l'État dispose de 1,446 véhicules de plus qu'en 1865.

A partir du 1er janvier 1862 jusqu'à la fin de 1866, il a été mis en service, compensation et déduction faites des véhicules démolis, 3,743 voitures en extension du matériel, savoir : 3,054 pour le service des marchandises, 670 pour les voyageurs, et 19 pour services divers, soit un accroissement moyen de 749 voitures par année.

Les parcours faits *à vide* avaient, en 1864 et 1865, absorbé 19.10 p. c. du mouvement total; cette proportion est descendue à 12.67 p. c. en 1866.

La recette nette a été de 0.10657 fr. par voiture-kilomètre chargée en 1866; elle était de 0.1526 fr. en 1865.

La composition moyenne des trains pris dans leur ensemble ressort à 17,117 voitures pour 1866; elle était de 17,594 en 1865.

Le train-kilomètre a donné comme recette nette : 1.59306 fr. en 1866 et 2.16496 fr. en 1865.

Situation des voitures et waggons de l'État au 1er janvier 1867.

(Voir page 171 du premier *Annuaire*.)

DÉSIGNATION.	NOMBRE DE VÉHICULES				Capacités. (1)
	Au 1er janvier		Différence pour 1867.		
	1867.	1866.	en plus.	en moins	
Voitures des trains de voyag. :					Places.
A voyageurs	1 255	1 135	120	»	46 746
A bagages et à petit. marchand.	495	417	78	»	»
A équipages et boxes	120	126	»	6	»
Porte-ambulants	43	43	»	»	»
Cellulaires	9	7	2	»	»
TOTAUX.	1 922	1 728	200	6	46 746
Trains de marchand., waggons :					Tonnes.
Fermés	1 877	1 681	196	»	15 300
Plats	1 452	1 286	166	»	12 700
A charbon.	6 124	5 202	922	»	52 700
A coke.	130	149	»	19	1 155
A chaux	21	26	»	5	105
Waggons à marchan. prop. dits.	9 604	8 344	1 284	24	81 960
Waggons à chevaux et bestiaux.	288	323	»	35	
Tapissières	39	39	»	»	
TOTAUX.	9 931	8 706	1 284	59	
Waggons de service pour :					
La route	268	234	34	»	
Les ateliers	31	33	»	2	
Les plans inclinés	22	27	»	5	
Secours	31	31	»	»	
TOTAUX.	352	325	34	7	
TOTAUX GÉNÉRAUX.	12 205	10 759	1 518	72	
Différence au 1er janvier 1867.	+ 1 446		+ 1 446		
Situation du matériel :					
En bon état	11 360	10 467	893	»	
En réparation	725	232	493	»	
En parachèvement	120	60	60	»	
En construction (renouvellem.).	»	39	»	39	
Id. (extension).	245	60	185	»	
TOTAUX GÉNÉRAUX.	12 450	10 858	1 631	39	

(1) Au 1er janvier 1866, le nombre de places disponibles était de 41,450 et la capacité en tonnes pour marchandises proprement dites était de 67,058.

Situation des locomotives au 1er janvier 1867.

(Voir page 169 du premier *Annuaire*.)

Locomotives reçues jusqu'au 1er janvier 1866 . . .	= 420	452
Id. id. en 1866	= 32	
Id. démolies jusqu'au 1er janvier 1866 . . .	= 114	129
Id. id. en 1866.	= 15	
Nombre de locomotives restant au 1er janvier 1867. . .		323

	DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.	LOCOMOTIVES en bon état.	en réparation.	en construction. Renouvellem't.	en construction. Extension.
Année 1865.	Locomotives à 1 paire de roues motrices . .	40	10	»	»
	Locom. à 2 paires de roues mot. de plus de 1m,65 de diam.	64	17	9	»
	Locom. à 2 paires de roues mot. de moins id. .	13	6	»	»
	Locomotives à 3 paires de roues motrices. .	96	18	12	»
	Id. de gare.	37	5	»	2
	Situation au 1er janvier 1866. . .	250	56	21	2
Année 1866.	Locomotives à 1 paire de roues motrices . .	38	7	»	»
	Locom. à 2 paires de roues mot. de plus de 1m,65 de diam.	76	16	10	10
	Locom. à 2 paires de roues mot. de moins id. .	11	2	»	»
	Locomotives à 3 paires de roues motrices. .	113	16	9	15
	Id. de gare.	39	5	1	18
	Situation au 1er janvier 1867. . .	277	46	20	43
	Différence au 1er janvier 1867. . .	+ 27	— 10	— 1	+ 41
	Tenders, situation au 1er janvier 1866.	249	28	»	8
	Id. id. id. 1867.	263	26	»	»
	Différence au 1er janvier 1867. . .	+ 14	— 2	»	— 8

La force moyenne des locomotives est de 132.433 chevaux-vapeur en 1866; elle était de 127.85 chevaux-vapeur en 1865 par unité.

En 1866, l'exploitation disposait de 40 machines à vapeur diverses, ayant ensemble une force de 667 chevaux-vapeur. En 1865, on avait 34 machines, représentant 609 chevaux-vapeur.

En 1866, les locomotives en réparation représentaient 17.34 p. c. de leur nombre total; la proportion correspondante était de 18.30 p. c. en 1865 et de 19.41 p. c. en 1864.

Chaque locomotive-kilomètre remorquant une charge correspond à 14.78 voitures chargées en 1866; la moyenne était de 13.87 en 1865.

La recette par locomotive-kilomètre, qui était de 2.115 fr. en 1865, est descendue à 1.5748 fr. en 1866.

Au 1er janvier 1868, l'État possédait 384 locomotives, dont 55 en réparation.

Matériel de traction. — Dépôts. — Machinistes. (Au 1er janvier 1867.)

N° II.

CHEMINS DE FER.	NOMBRE DE LOCOMOTIVES (A)							Force approximat. des locomotives en chev. vap.		Dépôts.	Machinistes.	
	à voyageurs et mixtes.	à marchandises et à fortes rampes.	pour manœuvres de gares.	TOTAL.	par kilomètre exploité.	en service ou en dépôt.	en réparation ou à réparer.	TOTALE.	moyenne par locomotive.	Nombre.	Nombre.	Salaire moyen par jour.
État Belge (réseau exploité par l')	130	129	44	(1) 323	0,409	277	(2) 46	42 776	1,63	21	341	3,80 à 5 fr.
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	5	7	6	18	0,194	»	»	3 870	215	2	9	3,12
Anvers à Gand par St Nicolas et Lokeren	9	»	»	9	0,180	9	(3) »	(4) 345	38	1	7	2,92
Bruges à Blankenberghe	2	»	»	2	0,133	2	(5) »	(5) 400	200	1	2	2,50
Centre et Baume à Marchienne	10	18	(6) 8	(7) 36	0,474	33	3	2 936	(8) 80	5	26	4,63
Chimay	5	»	»	5	0,085	4	1	800	200	1	3	4,40
Gand à Bruges par Eecloo	7	»	»	7	0,146	7	(5) »	331	47	1	5	4,25
Grand-Central Belge	30	65	12	(9) 107	0,243	75	32	»	»	17	83	5,33
Manage-Wavre-Piéton	3	5	»	8	(10) 0,157	8	»	»	»	2	5	4,25
Liége à Maestricht	3	2	»	(11) 5	0,167	3	2	1 000	200	2	4	4,50
Lierre à Turnhout	4	»	»	4	0,108	3	1	(12) 320	80	1	2	5,00
Luxembourg (grande Comp. du)	27	50	2	(13) 79	0,288	64	15	»	»	4	60	3,20 à 5,00
Pepinster à Spa	3	»	»	3	0,250	3	(3) »	450	150	1	3	4,75
Totaux et moyennes	108	147	28	283	0,221	»	»	»	»	38	209	»
Société anonyme d'exploitation	39	15	»	(14) 54	0,174	»	»	»	»	»	»	»
Charleroy à la frontière de France	»	35	1	36	1,161	28	8	(15)	»	2	24	9,18
Liége à Namur et à Givet	27	28	3	58	0,460	47	11	(16)	»	5	38	6,97
Mons à Hautmont et St-Ghislain	7	10	5	22	0,478	21	1	3 140	143	2	17	4,07
Totaux et moyennes	34	73	9	116	0,571	96	20	»	»	9	79	»
Totaux et moyennes générales	331	364	81	776	0,312	»	»	»	»	68	629	»

(A) Jours-locomotives en réparation ou à réparer : Centre 1,825; Eecloo à Bruges, Eecloo à Gand 372; Jonction de l'Est 1,095.

Service des locomotives et des machinistes. —

N° III.

CHEMINS DE FER.	Parcours kilométrique des locomotives et des machinistes							Nombre d'heures de service des locomotives avec des trains (A)		
	avec des trains.	réserve et manœuvres.	à vide.	Total.	en moyenne par locomotive.	en moyenne par machiniste.	en moyenne par kilomètre exploité.	en service de trains.	en manœuvres.	en stationnement.
État Belge : réseau exploité par l'	(1) 10 376 928	1 893 308	212 025	12 482 261	38 583	36 546	15 775	(2)	(2)	(3)
Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen	369 001	1 757	9 296	(4) 380 054	21 114	42 228	4 087	»	»	»
Anvers à Gand par St Nicolas et Lokeren	318 936	(5)	965	319 901	35 545	45 700	6 398	»	»	12
Bruges à Blankenberghe	46 000	6 286	»	(7) 52 286	26 143	26 143	3 486	»	530	2
Centre et Baume à Marchienne	615 600	185 400	653	(8) 801 653	22 268	30 883	10 548	43 800	37 500	29
Chimay	114 435	(9) 20 083	»	(10) 134 518	26 904	44 839	2 280	5 840	1 463	2
Gand à Bruges par Eeclo	222 938	4 999	61	227 998	32 571	45 600	4 750	7 223	1 666	9
Grand-Central Belge	2 221 349	513 535	12 335	(11) 2 747 219	25 675	33 099	5 747	»	»	»
Manage à Wavre	186 951	37 446	»	224 397	31 574	50 519	5 473	16 739	4 281	»
Manage à Piéton	22 834	5 364	»	(12) 28 198			2 820	5 641	563	»
Liége à Maestricht	154 024	15 718	1 451	171 193	34 238	42 798	5 706	4 348	3 143	10
Llerre à Turnhout	111 004	49 632	174	160 810	40 203	80 405	4 346	»	8 272	»
Luxembourg (Cie du) — Lignes anciennes	2 512 387	115 615	»	2 628 002			(13) 12 000	»	»	»
Luxembourg (Cie du) — Lignes de l'Ourthe	156 069	17 343	»	173 432	36 707	48 450	4 955	»	»	»
Luxembourg (Cie du) — Grand-Duché	105 567	»	»	105 567			5 278	»	»	»
Pepinster à Spa	64 082	»	»	(15) 64 082	21 361	21 361	5 340	»	»	»
Totaux et moyennes	7 221 227	973 178	24 905	8 219 310	29 043	39 327	6 721	»	»	»
Charleroi à la frontière de France	916 189	103 103	2 694	(17) 1 021 986	28 388	42 583	32 967	»	17 184	8
Liége à Namur et à Givet	1 099 678	276 299	21 699	(18) 1 377 668	23 793	36 254	10 934	»	42 718	28
Mons à Hautmont et St Ghislain	261 941	52 568	7 733	(19) 322 242	14 647	18 955	7 005	22 985	8 037	10
Totaux et moyennes	2 277 806	411 964	32 126	2 721 896	23 464	34 454	13 408	»	67 939	46
Totaux et moyennes générales	19 835 961	3 278 450	269 056	23 403 467	32 415	37 207	10 514	»	»	

(A) Le nombre d'heures de service des locomotives pour la réserve : 1° en service de trains ; 2° en manœuvres ; 3° en stationnement, a été de : 1,460, 4,745 et 565 heures pour la Compagnie du Centre et de Baume à Marchienne ; de 347, 3,6 et 2,738 heures pour la Compagnie de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

Combustible consommé. — Année 1866.

Nombre de kilomètres attribués par heure de manœuvres	Rapport p. c. des manœuvres de gare au parcours TOTAL.	Allumage des LOCOMOTIVES. Nombre TOTAL.	Allumage des LOCOMOTIVES. Parcours moyen par allumage.	COMBUSTIBLE MINÉRAL CONSOMMÉ. Coke. — Tonnes.	Briquettes. — Tonnes.	Charbon menu. — Tonnes.	Charbon gailleteux. — Tonnes.	TOTAL, y compris l'allumage. — Tonnes.	Par locomot.-kilom. (kilogramme) en 1866.	Par locomot.-kilom. (kilogramme) en 1865.	Par locomotive-train-kilomètre en 1866 (kilog.).
»	»	63 875	195	»	33 342,8	63 225,8	53 785,4	150 354,0	12,06	14,21	14,52
»	»	»	»	3,8	4 417,0	»	544,5	4 965,3 (6)	13,06	13,06	13,46
»	»	1 521	201	»	1 952,0	»	»	1 952,0	6,10	5,88	6,12
12	»	365	143	»	526,6	26,0	»	552,6	10,57	10,99	12,01
6	35,00	4 428	181	»	2 580,7	7 478,2	»	10 058,9	12,55	11,63	16,36
4	»	864	156	»	»	1 383,1	»	1 383,1	10,28	11,04	12,09
5	»	1 174	190	»	1 828,1	»	»	1 828,1	8,02	7,97	8,20
6	»	18 429	149	»	»	37 608,9	»	37 608,9	13,69	12,82	16,94
10	16,00	1 460	173	»	2 221,5	»	»	2 221,5	9,90	11,07	12,88
	20,00			»	480,5	»	»	480,5	15,08		
5	»	1 170	146	»	»	1 146,0	234,0	1 380,0	8,06	8,88	8,96
6	»	750	210	157,2	986,3	»	50,1	1 193,6	7,42	9,08	10 75
14 7	»			539,0	34 292,4	12 373,8	»	47 205,2	17,96		18,79
5	»	17 885	162	36,3	2 276,4	821,6	»	3 134,3	18,07	15,97	20,08
»	»			21,2	1 367,2	493,0	»	1 881,4	17,91		17,91
»	»	730	87	(16)	»	»	»	»	»	18,59	»
»	»	(20) 48 776	(20) 161	757,5	52 928,7	61 330,6	828,6	(21) 115 845,4	(21) 14,20	12,83	(21) 16,18
»	»	4 941	207	»	4 056,3	9 017,9	»	13 074,2	12,79	11,98	14,27
»	»	7 222	191	»	»	12 604,3	»	12 604,3	9,15	11,11	11,46
6	»	3 499	92	»	»	3 722,4	»	3 722,4	11,59	9,41	14,21
»	»	15 662	174	»	4 056,3	25 344,6	»	29 400,9	10,80	10,53	12,91
»	»	(20) 28 313	(20) 179	757,5	90 327,8	149 901,0	54 614,0	(21) 295 600,3	(21) 12,66	13,13	(21) 14,93

Matériel des transports. — Voyageurs; jours-voitures. —

N° IV.

CHEMINS DE FER.	VOITURES A VOYAGEURS. Nombre de véhicules: TOTAL.	Nombre de véhicules: par kilomètre exploité.	Nombre de places: disponibles	Nombre de places: utilisées par jour-voiture.	WAGGONS A Nombre: TOTAL.	Nombre: par kilomètre exploité
État Belge (réseau exploité par l').	1,255	1,580	46 746	25	495	0,627
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.	24	0,258	1 238	45	9	0,097
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren . . .	40	0,800	1 612	32	»	»
Bruges à Blankenberghe.	11	0,733	820	28	3	0,200
Centre et Baume à Marchienne.	20	(6) 0,370	700	63	12	(6) 0,222
Chimay	10	0,160	365	22	6	0,102
Gand à Bruges par Eecloo	29	0,604	1 252	30	5	0,104
Grand-Central Belge	159	(9) 0,379	6 532	33	71	(9) 0,169
Manage-Wavre-Piéton.	17	0,333	733	48	6	0,118
Liége à Maestricht.	23	0,767	946	53	8	0,267
Lierre à Turnhout	12	0,324	480	53	6	0,162
Luxembourg (grande Compagnie du)	153	0,558	5 606	24	65	0,237
Pepinster à Spa.	6	0,500	360	96	2	0,167
Totaux et moyennes. . .	504	(10) 0,441	20 644	34	193	(11) 0,169
Société anonyme d'exploitation.	118	0,381	4 330	43	41	0,132
Charleroi à la frontière de France.	(12) »	»	»	»	»	»
Liége à Namur et à Givet	85	0,675	3 124	37	60	0,476
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain.	21	0,457	796	31	10	0,217
Totaux et moyennes. . .	106	(13) 0,616	3 920	43	70	(13) 0,407
Totaux et moyenne générale. . .	1,983	(14) 0,811	75 640	29	799	(14) 0,327

N. B. Le nombre de véhicules en réparation ou à réparer au 1er janvier 1867 était de : État belge, voir page 253. — Gand à Bruges par Eecloo, 3 marchandises. — Grand-Central, 18 voyageurs, 4 bagages, 217 marchandises. — Liége à Maestricht, 2 voyageurs, 1 bagage, 3 marchandises. — Lierre à Turnhout, 1 voyageur, 1 bagage, 2 marchandises. — Charleroi à la frontière de France, 6 marchandises. — Liége à Givet, 15 voyageurs, 11 bagages, 98 marchandises. — Mons à Hautmont, 1 voyageur, 6 marchandises.

Le nombre de jours-véhicules en réparation ou à réparer pendant l'année 1866 a été de : État Belge, le compte rendu ne

archandises; Jours-waggons. (Au 1er janvier 1867.)

AGAGES.	WAGGONS A MARCHANDISES proprement dits.				WAGGONS à équipages, chevaux et bestiaux.			TOTAL des véhicules de transport	
	Nombre		Capacité en tonnes		Nombre		Capacité		
Capacité en tonnes.	TOTAL.	par kilomètre exploité.	TOTAL	utilisée par jour-wagg.	TOTAL.	par kilomètre exploité.	en tonnes.	TOTAL général.	par kilomètre exploité.
»	(1) 9 643	12,206	(2) 81 960	1,880	408	0,516	»	(3) 11 801	14,938
»	346	3,720	1 911	2,611	32	0,344	142	411	4,419
»	(4) 62	1,240	310	2,151	13	0,260	»	115	2,300
15	8	0,534	74	2,778	»	»	»	(5) 22	1,467
88	1 480	19,474	12 721	2,406	10	0,132	100	(7) 1 522	20,128
50	202	3,424	1 627	1,832	8	0,136	80	(8) 226	3,831
25	57	1,188	286	1,939	»	»	»	91	1,806
710	3 309	7,503	26 519	2,779	204	0,463	1 893	3 743	8,514
30	421	8,255	3 206	1,760	20	0,392	170	464	9,098
80	159	5,300	1 582	2,782	2	0,066	10	192	6,400
30	20	0,541	100	2,941	11	0,297	55	49	1,324
570	2 104	7,679	18 304	1,519	120	0,438	1 140	(10) 2 442	8,912
»	30	3,250	275	5,507	»	»	»	47	3,917
»	8 207	6,920	66 915	2,309	420	0,354	3 570	9 324	7,884
»	814	2,626	6 614	2,013	71	0,229	590	1 044	3,368
»	199	6,419	1 822	12,998	»	»	»	199	6,419
»	2 255	17,897	18 190	2,044	60	0,476	452	2 460	19,524
»	612	13,304	4 686	6,902	10	0,217	6	653	14,195
»	3 066	17,825	24 698	3,725	70	0,345	458	3 312	16,315
»	21 730	8,730	180 187	2,308	909	0,389	4 618	25 481	10,257

donne pas ces renseignements. — Centre et Baume à Marchienne, 365 voyageurs, 365 bagages, 27,375 marchandises. — Gand à Bruges par Eecloo, 547 voyageurs, 80 bagages, 730 marchandises. — Jonction de l'Est, 75 voyageurs, 92 bagages, 1,825 marchandises. — Liége à Maestricht, 338 voyageurs, 90 bagages, 477 marchandises. — Lierre à Turnhout, 547 voyageurs, 360 bagages, 730 marchandises. — Charleroi à la frontière de France, 1,627 marchandises. — Liége à Givet, 4,368 voyageurs, 2,884 bagages, 18,937 marchandises. — Mons à Hautmont, 730 voyageurs, 300 bagages, 2,190 marchandises.

N° V. **Tableau de l'emploi et de la circulati**

CHEMINS DE FER.	ESPÈCE de MATÉRIEL.	MATÉRIEL DE CHAQUE ADMINISTRAT						
		sur ses lignes.				sur les lignes		
		Nombre de véhicules.	Kilomètres parcourus à charge.	Kilomètres parcourus à vide.	Kilomètres parcourus Total.	Nombre total de véhicules sortis.	Kilomètres à charge.	Kilomètres à vide.
État belge (réseau expl. par l')	(1)	»	»	»	144 011 361	»	»	»
Aix-la Chapelle à Maestricht-Landen	à voyageurs	»	»	»	224 860	»	»	»
	à bagages	»	»	»	92 674	»	»	»
	à marchandises	»	»	»	281 951	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	à voyageurs	11	170 100	»	170 100	»	»	»
	à bagages	2	46 000	»	46 000	»	»	»
	à petites marchand.	1	41 500	»	41 500	»	»	»
	à gross. marchand.	8	6 790	6 050	12 840	»	»	»
Centre et Baume à Marchiennes	toute espèce	(4)	1 800 000	1 950 000	3 750 000	65 935	3 264 772	3 206 63
Chimay	à voyageurs	»	»	»	»	7 256	616 876	583 47
	à marchandises	»	»	»	»			
Eecloo à Bruges et à Gand	toute espèce	(5	631 732	106 343	738 075	1 416	102 340	94 35
Grand-Central belge	à voyageurs	159	»	»	4 666 473	74 537	»	»
	à bagages	71	»	»	3 444 943			
	à marchandises	3 521	»	»	12 249 698			
Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton)	locomotives	»	»	»	»	»	»	»
	à voyag. et bagag.	»	»	»	»	»	»	»
	à marchandises	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	à bagages	8	24 914	682	25 596	»	56	5
	à marchandises	159	35 345	30 958	66 303	»	207 085	159 69
	à chev. et bestiaux	2	2 335	2 772	5 107	»	4 195	2 79
Lierre à Turnhout	à voyageurs	12	308 608	36	308 644	»	»	»
	à bagages	6	163 358	18	163 376	»	»	»
	à marchandises	20	32 403	14 946	47 349	»	»	»
	à chev. et bestiaux	11	33 528	9 433	42 871	»	»	»
	à équipages	»	»	»	»	»	»	»
Pepinster à Spa	divers	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi à la frontière de France	à marchandises	199	»	»	312 270	»	1 191 750	1 049 63
Liége à Namur et Givet	à voyageurs	85	»	»	2 817 804	»	»	»
	à bagages	60	»	»	2 114 217	»	»	»
	à équipages	2	»	»	507	»	»	»
	à écuries	58	»	»	163 046	»	»	»
	à marchandises	2 255	»	»	9 527 177	»	»	»
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	à voyageurs	21	»	»	223 986	1 800	»	»
	à bagages	10	»	»	177 129	751	»	»
	à marchandises	605	»	»	1 207 194	4 546	»	»

u matériel de transport en 1866.

...NT CIRCULÉ					MATÉRIEL DES ADMINISTRATIONS EN RELATION.							
...ations en relation.						Kilomètres parcourus			Nombre de jours		Sommes payées	
...ourus	Nombre de jours		Sommes reçues									
Total.	d'absence.	de retard.	pour parcours.	pour retards.	Nombre total des véhicules entrés.	à charge.	à vide.	Total.	en service ou de présence sur la ligne.	de retard.	pour parcours.	pour retards.
8 932 447	»	»	(2)	»	»	»	»	31 237 325	»	»	(2)	»
5 522	»	»	»	»	»	»	»	25 000	»	»	(3)	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
312 820	»	»	»	»	»	»	»	312 152	»	»	»	»
»	»	»	»	»	8	630	»	630	4	»	22	»
»	»	»	»	»	5	390	»	390	3	»	17	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	786	12 912	10 024	22 936	874	18	460	54
6 471 404	»	7 152	13 268	21 456	62 176	1 069 078	1 015 498	2 084 576	»	12 708	39 253	37 916
1 150 352	28 713	1 909	24 812	5 727	32	5 128	»	5 128	72	»	154	»
					9 377	285 170	272 209	557 379	26 034	496	11 451	1 488
197 197	3 071	407	3 944	1 221	2 097	62 343	38 025	100 368	4 619	425	2 007	1 275
7 001 009	»	18 755	169 144	5 638	143 272	»	»	9 891 376	»	16 014	287 515	48 049
»	»	»	»	»	»	»	»	12	»	»	12	»
24 806	»		744		»	»	»	23 668	»		710	
		(6) 480		1 440						(6) 287		861
1 535 968	»		32 719		»	»	»	»	»			
[illegible]	»	»	»	»	18	46	46	92	»	»	»	»
366 728	»	»	»	»	17 224	70 498	57 934	128 432	»	»	»	»
6 990	»	»	»	»	189	613	581	1 194	»	»	»	»
137 930	»	»	»	»	»	108 022	228	108 250	»	»	»	»
66 776	»	»	»	»	»	46 304	76	46 380	»	»	»	»
59 115	»	»	»	»	»	197 508	66 687	264 205	»	»	»	»
35 449	»	»	»	»	»	1 524	»	1 524	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	346	»	346	»	»	»	»
178 054	»	173	1 561	519	»	»	»	156 358	»	223	3 272	669
2 241 386	»	»	47 309	»	103 163	3 019 770	2 618 678	5 638 448	»	»	151 345	»
216	»	»										
30 821	»	»										
182	»	»	10 278	»	104 702	6 827 660	2 697 100	9 524 760	248 419	33 023	237 716	102 604
175 690	»	»										
7 253 016	»	»										
228 751	»	»	9 150	»	40	»	»	1 080	»	»	43	»
102 062	»	»	3 062	»	11	»	»	552	»	»	17	»
548 349	»	123 jours et 120 h.	9 987	399	32 613	»	»	(7) 567 868	»	1 297 jours 4 772 h.	19 887	5 059

Nombre, composition et parcou

N° VI.

CHEMINS DE FER.	NOMBRE DE TRAINS de voyageurs.	mixtes.	de marchandises.	TOTAL.	Moyenne par jour.	NOMBRE MOYEN de véhicules par train de voyageurs.	mixtes.	de marchandises.	Longueur moyenne exploitée
État Belge (réseau exploité par l')	»	»	»	(1)	»	»	»	»	78
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	(3) 3 117	215	5 028	8 360	23	5	5	42	93
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	5 527	»	836	6 363	17	5	7	10	50
Bruges à Blankenberghe	492	2 515	»	3 007	8	7	8	»	15
Centre et Baume à Marchienne	10 176	1 111	25 716	37 003	101	5	15	33	76
Chimay (5)	»	2 190	23	2 213	6	»	18	»	59
Gand à Bruges par Eecloo	2 920	1 260	930	5 110	14	6	9	21	48
Grand-Central Belge	17 155	14 000	39 420	71 175	195	5	8	10 à 50	(6) 441
Manage-Wavre	3 680	»	2 129	5 809	16	5	»	21	41
Manage-Piéton	273	»	2 118	2 391	7				10
Liége à Maestricht	4 258	»	1 825	6 083	17	10	»	20	30
Liége à Turnhout (9)	2 190	368	362	2 920	8	6	13	9	37
Luxembourg (Gie Cie du) — Lignes anciennes	»	»	»	»	»	»	»	»	219
Luxembourg (Gie Cie du) — » de l'Ourthe	»	»	»	»	»	»	»	»	35
Luxembourg (Gie Cie du) — » Grand-Ducale	»	»	»	»	»	»	»	»	20
Pepinster à Spa	3 285	»	1 460	4 745	13	10	»	10	12
Totaux et moyennes	53 073	22 259	79 847	155 179	425	»	»	»	1 186
Charleroi à la frontière de France	4 695	»	17 425	22 120	61	»	»	»	31
Liége à Namur et à Givet	12 229	»	16 646	28 875	79	8	»	21	126
Mons à Hautmont et St-Ghislain	2 700	365	38 128	41 193	113	»	»	»	46
Totaux et moyennes	19 624	365	72 199	92 188	253	»	»	»	203
Totaux et moyennes générales	72 697	22 624	152 046	247 367	678	»	»	»	2 179

des trains en 1866.

PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS							PARCOURS MOYEN des trains			
de voyageurs		mixtes	de marchandises.	Total.	par kilomètre de voie.	service, lastest, etc.	de voyageurs.	mixtes.	de marchandises.	en général.
express.	ordinaires.									
1 007 966	4 553 968	»	4 666 287	(2) 10 228 221	12 990	»	»	»	»	»
47 809	178 590	»	142 602	369 001	3 968	»	67	»	28	44
»	276 350	»	41 810	318 160	6 363	810	50	»	50	50
7 380	»	37 725	»	45 105	3 007	»	15	15	»	15
»	195 880	25 553	225 500	(4) 447 933	5 743	1 980	19	23	88	12
»	»	113 249	1 401	114 650	1 879	1 412	»	51	60	52
78 720	78 720	31 088	34 410	222 938	4 645	»	48	21	37	14
»	804 610	353 931	987 472	(7) 2 146 013	(6) 4 866	»	46	25	25	30
»	106 845	»	80 106	186 951	4 550	»	29	»	37	32
»	3 980	»	18 854	(8) 22 834	2 283	»	14	»	8	10
»	109 312	»	61 881	171 193	5 706	»	26	»	33	28
»	83 220	13 984	13 776	110 980	2 991	»	38	38	38	38
»	»	»	»	2 644 799	12 077	»	»	»	»	»
»	»	»	»	175 725	5 021	»	»	»	»	»
»	»	»	»	105 567	5 228	»	»	»	»	»
»	36 637	»	16 939	(10) 53 576	4 465	»	11	»	12	11
133 909	1 875 144	575 530	1 624 731	7 135 405	6 016	4 202	38	25	20	27
»	136 074	»	219 311	355 385	11 464	»	29	»	12	16
»	539 250	»	697 244	1 236 494	9 813	»	44	»	40	42
23 248	35 582	2 555	259 700	321 085	6 980	1 157	22	7	6	8
23 248	710 906	2 555	1 176 255	1 912 964	9 423	1 157	37	7	16	21
1 165 123	7 150 018	578 085	7 467 273	19 286 590	8 851	5 359	»	»	»	»

Mouvement des transport

N° VII.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Nombre TOTAL.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	548 305	1 244 354	8 014 587	218 506	10 025 812
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	6 503	53 617	221 605	8 571	290 476
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	24 847	175 451	243 153	23 633	(4) 467 084
Bruges à Blankenberghe	7 287	25 077	66 569	»	98 933
Centre et Baume à Marchienne	4 496	26 758	282 105	»	313 359
Chimay	1 378	6 877	67 825	»	76 080
Gand à Bruges par Eecloo	7 527	114 891	191 106	»	313 524
Grand-Central Belge	39 744	180 639	1 358 442	»	(7) 1 578 825
Manage à Wavre	4 915	49 129	188 666	»	242 710
Manage à Piéton	21	149	318	»	488
Liége à Maestricht	15 812	62 541	355 750	»	434 103
Lierre à Turnhout	539	5 353	51 839	»	57 731
Luxembourg — Ancien réseau	50 075	200 534	679 037	»	929 646
Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	4 901	15 712	87 151	»	107 764
Pepinster à Spa	1 991	5 497	46 030	7 556	61 074
Totaux	170 126	922 225	3 839 686	39 760	4 971 797
Société anonyme d'exploitation. — Service intérieur	43 737	266 765	1 264 533	»	1 575 035
Société anonyme d'exploitation. — Service commun	2 649	10 365	39 912	»	52 926
Totaux (9)	46 386	277 130	1 304 445	»	1 627 961
Charleroi à la frontière de France	5 503	35 725	179 011	»	220 239
Liége à Namur et à Givet	72 926	189 616	811 443	»	1 073 985
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	7 984	33 881	121 018	1 830	164 713
Totaux	86 413	259 222	1 111 472	1 830	1 458 937
Totaux généraux	851 290	2 702 931	14 270 190	260 096	18 084 507

en service intérieur. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions	BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux.	Finances. — Nombre de 1,000 fr. taxés.	Équipages. — Nombre taxé.	ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	Petite vitesse. 2e catégorie.	Petite vitesse. 3e catégorie.	Total.	Nombre total de têtes.
75 670	55 076	»	»	»	»	»	»	»	»
»	4 765	»	1	»	»	»	»	»	(2) 10 117
»	5 218	»	»	»	»	»	»	»	(4) 30 971
»	458	»	»	»	»	»	»	»	»
2 151	38	235	»	»	6	16	105	127	»
»	626	1 393	3	»	»	»	»	»	200
2 837	116	1 906	»	»	205	265	1 266	1 736	»
11 884	10 680	7 250	52	»	»	»	»	»	47 306
2 236	762	204	»	»	36	17	44	97	»
6	40	»	»	»	»	»	»	»	»
»	11 979	1 294	2	107	»	»	»	(8) 217	»
620	397	410	»	»	55	20	30	105	»
10 069	7 864	829	27	280	474	386	3 422	4 562	»
997	717	375	»	2	10	11	36	59	»
21 070	125	189	»	12	1	1	67	81	»
51 870	43 785	14 085	85	401	787	716	4 970	6 984	88 594
5 841	4 011	11 338	1	391	124	107	454	1 076	»
598	503	2 402	»	23	26	43	122	214	»
6 439	4 514	13 740	1	414	150	150	576	1 290	»
»	2 054	3 475	12	»	»	»	»	»	228
»	9 842	16 811	14	»	»	»	»	»	1 574
»	2 700	399	3	»	»	»	»	(10) 10	636
»	14 596	20 685	29	»	»	»	»	10	2 438
133 979	117 971	48 510	115	815	937	866	5 546	8 284	91 032

Mouvement des transports

N° VII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES			
	Express.		Grande vitesse.	
	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.
État Belge (réseau exploité par l'). (1)	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	14 946	»	»
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	662	»	4 524
Centre et Baume à Marchienne	2 343	21	3 946	3 042
Chimay	»	38	»	6 654
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»
Grand-Central Belge	49 334	236	65 253	74 223
Manage à Wavre	3 043	»	4 155	1 121
Manage à Piéton	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	157	»	8 675
Lierre à Turnhout	1 807	71	2 284	4 148
Luxembourg { Ancien réseau.	11 685	167	3 898	9 922
Luxembourg { Ligne de l'Ourthe	905	27	1 511	2 486
Pepinster à Spa	1 057	17	1 166	1 008
Totaux	70 174	16 342	82 193	115 793
Société anonyme d'exploitation. { Service intérieur	23 078	76	44 964	53 762
Société anonyme d'exploitation. { Service commun.	5 555	6	3 179	7 311
(9) Totaux	28 633	82	48 143	61 073
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	8 028
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	51 127
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain	»	»	»	1 670
Totaux	»	»	»	(11) 60 825
Totaux généraux	98 807	16 424	130 336	237 691

en service intérieur. — Année 1868.

MARCHANDISES.					POIDS GÉNÉRAL.
Petite vitesse.					
Expéditions taxées au minimum. — Nombre.	1re classe. — Tonnes.	2e classe. — Tonnes.	3e classe. — Tonnes.	4e classe et prix réduits. — Tonnes.	— Tonnes.
»	»	»	»	»	»
»	5 000	17 935	26 740	(3) 48 840	100 070
»	»	»	»	»	(5) 48 678
»	466	699	6 429	»	8 113
»	2 616	7 264	87 086	396 158	493 430
»	2 846	6 019	8 744	111 705	129 983
»	8 216	2 546	6 630	1 960	(6) 19 361
1 668	50 560	31 215	354 986	2 104 768	2 548 975
103	1 729	2 934	5 311	31 339	41 425
»	»	»	»	»	»
»	4 035	2 399	18 302	91 316	116 934
»	1 822	3 858	2 004	4 426	12 532
9 305	15 727	22 757	45 251	157 887	242 631
3 104	926	1 178	4 215	9 721	16 201
»	1 956	3 890	3 521	14 120	23 590
14 180	95 959	102 694	509 228	2 972 240	3 802 013
3 159	18 409	32 954	14 871	144 008	215 626
79	1 461	3 021	3 405	1 445	10 064
3 238	19 870	35 975	18 276	145 453	225 690
»	»	»	340 956	»	341 759
»	»	»	1 316 115	»	1 321 228
»	»	»	1 482 632	»	1 482 799
»	»	»	(11) 3 139 703	»	3 145 786
17 418	115 829	138 669	3 727 207	3 117 693	7 173 480

Mouvement des transports en services mixtes

N° VIII.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS.				
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Nombre TOTAL.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	219 260	272 839	1 090 136	29 370	1 611 605
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	6 584	15 215	66 015	12 992	100 806
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	247	781	409	»	1 437
Bruges à Blankenberghe	5 642	5 477	3 920	»	15 039
Centre et Baume à Marchienne	6 258	19 518	117 800	»	143 576
Chimay	234	801	4 280	»	5 315
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	29 289	68 785	241 385	»	339 479
Manage-Wavre	1 095	14 157	40 449	»	55 701
Manage à Piéton	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	1 053	2 747	9 622	»	13 422
Lierre à Turnhout	3 658	13 519	67 503	»	84 680
Luxembourg	32 697	82 990	194 862	»	310 549
Pepinster à Spa	27 688	27 563	87 430	6 524	149 205
Totaux	114 445	251 553	833 673	19 516	1 219 189
Société anonyme d'exploitation (6)	15 086	35 458	168 725	»	219 279
Charleroy à la frontière de France	24 190	15 193	16 074	»	55 457
Liége à Namur et à Givet	29 283	19 869	24 502	»	73 654
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	33 899	8 514	30 165	797	73 375
Totaux	87 372	43 576	70 741	797	202 486
Totaux généraux	436 163	603 426	2 163 277	49 683	3 252 549

nternationaux et transit. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions	BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux.	Finances. — Nombre de 1,000 francs taxés.	Équipages. — Nombre taxé.	ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	Petite vitesse. 2e catégorie.	Petite vitesse. 3e catégorie	Total.	Nombre total de têtes.
44 921	48 319	»	»	»	»	»	»	»	»
»	3 857	»	6	»	»	»	»	»	(2) 32 375
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	1 153	»	»	»	»	»	»	»	»
2 259	746	2 679	2	18	31	39	355	443	»
»	230	103	»	»	»	»	»	»	21
»	»	1 158	»	»	»	»	»	»	»
5 862	12 170	19 527	30	»	»	»	»	»	51
882	557	2 714	»	11	16	4	94	125	»
»	»	118	»	»	»	»	»	»	»
»	723	550	1	45	»	»	»	(5) 116	»
1 520	760	3 324	1	»	56	53	49	158	»
7 689	4 400	16 045	10	73	128	255	840	1 296	»
291 500	4 147	7 994	16	100	23	32	60	215	»
309 712	28 743	54 212	66	247	254	383	1 398	2 353	32 447
4 730	3 986	25 951	5	166	173	143	427	909	»
»	7 849	91 449	29	»	»	»	»	»	86
»	10 320	101 683	30	»	»	»	»	»	403
»	5 090	122	»	»	»	»	»	(7) 1	271
»	23 296	196 254	68	»	»	»	»	(7) 1	760
359 363	104 307	276 417	139	413	427	526	1 825	3 263	33 207

Mouvement des transports en services mixtes,

N° VIII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES.			
	Express.		Grande vitesse.	
	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	26 490	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	»	»	»
Centre et Baume à Marchienne	8 562	350	11 844	21 358
Chimay	»	18	»	446
Gand à Bruges par Eecloo	1 310	»	5 084	6 230
Grand-Central Belge	43 666	790	31 678	105 544
Manage-Wavre	10 969	15	11 992	1 740
Manage à Piéton	212	»	143	112
Liége à Maestricht	»	73	»	2 450
Lierre à Turnhout	18 107	471	7 566	17 274
Luxembourg	45 751	520	189 771	43 341
Pepinster à Spa	7 681	365	7 780	14 329
Totaux	126 258	29 092	265 867	212 833
Société anonyme d'exploitation (6)	43 965	401	40 247	59 029
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	40 537
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	59 623
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	»	»	»	1 (illegible)
Totaux	»	»	»	(8) 101 820
Totaux généraux	170 223	29 493	306 114	373 682

nternationaux et transit. — Année 1868.

MARCHANDISES.					POIDS GÉNÉRAL.
Petite vitesse.					
Expéditions taxées au minimum. — Nombre.	1re classe. — Tonnes.	2e classe. — Tonnes.	3e classe. — Tonnes.	4e classe et prix réduits. — Tonnes.	— Tonnes
»	»	»	»	»	»
»	15 056	14 262	110 674	(3) 87 075	229 716
»	»	»	»	»	(4)
»	»	»	»	»	»
»	9 000	17 793	106 856	670 159	805 979
»	223	973	503	3 364	5 109
900	2 554	2 915	2 445	12 442	20 979
2 332	27 922	48 756	62 508	657 734	807 553
786	3 202	5 176	21 601	92 170	122 415
188	2 119	6 208	10 008	88 318	106 664
»	1 674	3 190	2 161	37 253	44 531
»	4 956	2 043	166	»	8 939
13 788	30 065	47 368	173 601	652 494	907 914
»	3 005	4 132	16 617	30 853	56 077
17 994	99 866	152 816	507 140	2 331 862	3 115 876
4 997	27 837	44 034	64 738	229 819	372 371
»	»	»	598 330	»	602 384
»	»	»	355 011	»	300 973
»		»	58 824	»	58 990
»	»	»	(8) 1 012 165	»	1 022 347
22 991	127 703	196 850	1 584 043	2 561 681	4 510 594

Mouvement général des transports

N° IX.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Nombre total.
Dendre et Waes (1)	29 173	101 028	727 401	24 951	882 553
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	28 806	49 432	339 126	7 381	424 745
Tournai à Jurbise (2)	31 128	73 395	540 046	15 537	660 1[illegible]
État (réseau de l').	767 625	1 517 193	9 104 723	247 876	11 637 417
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	13 177	68 832	287 710	21 563	391 282
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.	25 094	176 232	243 562	23 633	468 521
Bruges à Blankenberghe	12 929	30 554	70 489	»	113 972
Centre et Baume à Marchienne	10 754	46 276	399 905	»	456 935
Chimay	1 612	7 678	72 105	»	81 395
Gand à Bruges par Eecloo	7 527	114 891	191 106	»	313 524
Grand-Central Belge	60 033	249 424	1 509 827	»	1 918 284
Manage à Wavre	6 010	63 280	229 115	»	298 431
Manage à Piéton	21	149	318	»	48[illegible]
Liége à Maestricht	16 865	65 288	365 372	»	447 525
Lierre à Turnhout	4 197	18 872	119 342	»	142 411
G. C. Luxembourg — Ancienne ligne	82 772	283 524	873 899	»	1 240 195
G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	4 901	15 712	87 151	»	107 764
Pepinster à Spa	29 679	33 060	133 460	14 080	210 279
Totaux	284 571	1 173 778	4 673 361	59 276	6 190 98[illegible]
Société anonyme d'exploitation (12). (Voir pour le détail le tableau IX bis.)	61 472	312 588	1 473 170	»	1 847 230
Charleroy à la frontière de France	29 603	50 918	195 085	»	275 6[illegible]
Liége à Namur et à Givet	102 209	209 485	835 945	»	1 147 6[illegible]
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	41 883	42 395	151 183	2 627	238 08[illegible]
Totaux	173 785	302 798	1 182 213	2 627	1 661 423
Totaux généraux	1 287 453	3 306 357	16 433 407	309 779	21 337 0[illegible]

Digitized by Google

ous les services réunis. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS au maximum. — Nombre expéditions	BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux.	Finances. — Nombre de 1,000 francs taxés.	Équipages. — Nombre taxé.	ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	Petite vitesse. 2e catégorie.	Petite vitesse. 3e catégorie.	Total.	Nombre total de têtes.
6 615	3 685	40 562	9	20	222	195	696	1 133	»
5 182	3 985	18 820	11	42	134	106	193	475	»
5 674	6 055	34 040	26	94	238	168	713	1 213	»
120 591	103 395	649 670	269	1 910	3 266	2 761	16 893	24 830	»
»	8 622	»	7	»	»	»	»	»	(4) 42 492
»	5 218	»	»	»	»	»	»	»	(6) 30 971
»	1 611	»	»	»	»	»	»	»	»
4 410	784	2 914	2	18	37	55	460	570	»
»	856	1 496	3	»	»	»	»	»	221
2 837	116	3 064	»	»	205	265	1 266	1 736	»
17 746	22 850	26 777	82	»	»	»	»	»	(10) 47 357
3 118	1 319	2 918	»	11	52	21	138	222	»
6	40	118	»	»	»	»	»	»	»
»	12 702	1 844	3	»	»	»	»	(11) 333	»
2 140	1 157	3 734	1	»	111	73	79	263	»
17 758	12 264	16 874	37	353	602	641	4 262	5 858	»
997	717	375	»	2	10	»	36	59	»
312 570	4 272	8 183	16	112	24	33	127	296	»
361 582	72 528	68 297	151	496	1 041	1 009	6 368	9 337	121 041
11 169	8 500	30 001	6	580	323	293	1 003	2 199	»
»	9 903	97 924	41	»	»	»	»	»	314
»	20 162	118 494	53	»	»	»	»	»	1 977
»	7 790	521	3	»	»	»	»	(13) 11	907
»	37 855	216 939	97	»	»	»	»	11	3 198
493 342	222 278	974 507	523	2 986	4 630	4 153	24 264	36 377	124 239

Digitized by Google

Mouvement général des transports

N° IX (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES			
	Express.		Grande vitesse.	
	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.	Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.
Dendre et Waes (1)	117 400	74	91 129	94 307
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	68 266	9	42 486	38 611
Tournai à Jurbise (2)	118 300	95	64 186	67 614
État (réseau de l')	668 298	6 280	842 982	1 065 723
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	41 436	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	662	»	4 524
Centre et Baume à Marchienne	10 905	371	15 790	24 400
Chimay	»	56	»	7 100
Gand à Bruges par Eecloo	1 310	»	5 084	6 210
Grand-Central Belge	93 000	1 026	96 931	179 757
Manage à Wavre	14 012	15	16 147	2 861
Manage à Piéton	212	»	143	112
Liége à Maestricht	»	230	»	11 124
Lierre à Turnhout	9 914	542	9 830	21 422
G. C. Luxembourg — Ancienne ligne	57 436	687	193 669	53 263
G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	905	27	1 511	2 486
Pepinster à Spa	8 738	382	8 955	15 337
Totaux	196 432	45 434	348 060	328 626
Société anonyme d'exploitation (12) (*Voir* pour le détail le tableau IX bis.)	72 508	483	88 390	120 102
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	48 565
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	110 750
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain	»	»	»	3 330
Totaux	»	»	»	(14) 162 645
Totaux généraux	937 328	52 197	1 279 432	1 677 096

Digitized by Google

tous les services réunis. — Année 1866.

MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum. — Nombre.	1re classe. — Tonnes.	2e classe. — Tonnes.	3e classe. — Tonnes.	4e classe et prix réduits. — Tonnes.	POIDS GÉNÉRAL. — Tonnes.
11 530	41 910	31 493	37 425	386 814	507 100
4 469	28 022	21 713	34 916	141 570	230 083
9 150	40 742	49 048	94 523	698 623	889 706
85 804	447 353	501 739	614 227	(3) 4 947 412	6 617 931
»	20 116	32 197	137 414	(5) 135 915	329 786
»	»	»	»	»	(7) 48 678
»	466	609	6 429	»	(8) 8 113
»	11 616	25 057	193 942	1 066 317	1 299 409
»	3 009	6 992	9 247	115 069	135 092
900	10 770	5 461	9 084	14 402	(9) 40 340
4 000	78 482	79 971	417 404	2 762 502	3 356 528
880	5 021	8 110	26 912	123 509	163 840
188	2 119	6 208	10 008	88 318	106 664
»	5 709	5 589	20 463	128 360	161 465
»	6 778	5 901	2 170	4 426	21 471
23 093	45 792	70 125	218 852	810 381	1 150 545
3 104	926	1 178	4 215	9 721	16 291
»	4 961	8 022	20 138	44 973	79 067
32 174	195 825	255 510	1 076 368	5 303 102	6 917 889
8 235	47 707	80 009	83 014	375 272	598 061
»	»	»	939 286	»	944 143
»	»	»	1 671 126	»	1 682 201
»	»	»	1 541 456	»	1 541 789
»	»	»	(14) 4 151 868	»	4 168 133
126 213	690 885	837 258	5 925 477	10 626 786	18 302 014

Digitized by Google

Mouvement des transports des lignes de l

N° IX *bis*.

	CHEMINS DE FER.	NOMBRE DE VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	TOTAL.
Service intérieur.	Flandre occidentale	27 541	168 726	599 651	»	795 918
	Gand à Selzaete	2 774	12 648	75 564	»	90 986
	Hainaut et Flandres	8 361	59 581	356 139	»	424 081
	Lichtervelde à Furnes (1)	1 326	9 497	77 215	»	88 038
	Tamines à Landen (2)	3 735	16 313	155 964	»	176 012
	Totaux partiels	43 737	266 765	1 264 533	»	1 575 035
Service commun.	Flandre occidentale	1 307	5 529	20 970	»	27 806
	Gand à Selzaete (3)	»	»	»	»	»
	Lichtervelde à Furnes	1 252	4 836	18 942	»	25 030
	Totaux partiels	2 640	10 365	39 912	»	52 926
Services mixtes.	Flandre occidentale	9 395	16 763	58 095	»	84 253
	Gand à Selzaete (4)	»	»	»	»	»
	Hainaut et Flandres	5 558	18 346	109 733	»	133 637
	Lichtervelde à Furnes	133	349	897	»	1 379
	Tamines à Landen	»	»	»	»	»
	Totaux partiels	15 086	35 458	168 725	»	219 269
Tous services réunis.	Flandre occidentale	38 333	191 018	678 716	»	908 067
	Gand à Selzaete (3) (4)	2 774	12 648	75 564	»	90 986
	Hainaut et Flandres	13 919	77 927	465 872	»	557 718
	Lichtervelde à Furnes (1)	2 711	14 682	97 054	»	114 447
	Tamines à Landen (2)	3 735	16 313	155 964	»	176 012
	Totaux généraux	61 472	312 588	1 473 170	»	1 847 230

Digitized by Google

Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS au minimum. — Nombre d'expéditions	BAGAGES TAXÉS au poids. — Quintaux.	Finances. — Nombre de 1,000 fr. taxés.	Équipages. — Nombre taxé.	ANIMAUX. Nombre d'expéditions. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	Petite vitesse. 2e catégorie.	Petite vitesse. 3e catégorie.	Total.	Nombre total de têtes.
3 893	3 366	6 612	»	385	89	83	236	793	»
593	174	225	»	»	13	4	46	63	»
»	»	3 137	»	»	»	»	»	»	»
255	155	60	»	»	10	5	9	24	»
1 100	316	1 301	1	6	12	15	163	196	»
5 841	4 011	11 338	1	391	124	107	454	1 076	»
278	280	1 070	»	22	10	32	113	177	»
»	»	1	»	»	»	»	»	»	»
320	223	431	»	1	16	11	9	37	»
598	503	2 402	»	23	26	43	122	214	»
2 497	2 186	15 809	2	92	157	131	226	606	»
»	»	26	»	»	»	»	»	»	»
2 132	959	7 480	3	74	13	9	188	284	»
101	841	2 398	»	»	3	3	13	19	»
»	»	238	»	»	»	»	»	»	»
4 730	3 986	25 951	5	166	173	143	427	909	»
6 668	5 832	24 391	2	490	256	246	575	1 576	»
593	174	252	»	»	13	4	46	63	»
2 132	959	10 617	3	74	13	9	188	284	»
676	1 219	2 889	»	1	29	19	31	80	»
1 100	316	1 542	1	6	12	15	163	196	»
11 169	8 500	39 691	6	580	323	293	1 003	2 199	»

Digitized by Google

Mouvement des transports des lignes de l

N° IX *bis* (*suite*).

CHEMINS DE FER.		ARTICLES DE MESSAGERIES.			
		Express.		Grande vitesse.	
		Minimum. — Nombre.	Poids. — Quintaux.	Minimum. — Nombre.	Poids — Quintaux
Service intérieur.	Flandre occidentale	12 417	33	16 328	24 616
	Gand à Selzaete	177	2	2 172	1 425
	Hainaut et Flandres	9 631	35	15 220	21 039
	Lichtervelde à Furnes (1)	273	1	821	804
	Tamines à Landen (2)	580	5	10 423	5 878
	Totaux partiels	23 078	76	44 904	53 762
Service commun.	Flandre occidentale	2 089	4	1 974	4 504
	Gand à Selzaete (3)	»	»	»	2
	Lichtervelde à Furnes	3 466	2	1 205	2 805
	Totaux partiels	5 555	6	3 179	7 311
Services mixtes.	Flandre occidentale	26 293	208	25 005	37 718
	Gand à Selzaete (4)	87	23	149	165
	Hainaut et Flandres	13 889	143	10 499	19 676
	Lichtervelde à Furnes	3 507	19	2 600	552
	Tamines à Landen	189	8	1 094	918
	Totaux partiels	43 965	401	40 247	59 029
Tous services réunis.	Flandre occidentale	40 799	245	44 207	66 838
	Gand à Selzaete (3) (4)	264	25	2 321	1 592
	Hainaut et Flandres	23 520	178	25 719	40 715
	Lichtervelde à Furnes (1)	7 246	22	4 626	4 161
	Tamines à Landen (2)	769	13	11 517	6 796
	Totaux généraux	72 598	483	88 390	120 102

Digitized by Google

Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

MARCHANDISES.					POIDS GÉNÉRAL.
Petite vitesse.					
Expéditions taxées au minimum. — Nombre.	1re classe. — Tonnes.	2e classe. — Tonnes	3e classe. — Tonnes.	4e classe et prix réduits. — Tonnes.	— Tonnes.
857	8 804	13 460	736	76 638	102 103
74	350	233	608	1 354	2 688
1 272	6 734	13 022	8 771	44 582	75 216
22	122	309	125	74	711
934	2 399	5 930	4 631	21 360	34 908
3 159	18 409	32 954	14 871	144 008	215 626
30	762	2 045	1 665	1 232	6 155
»	2	26	10	91	129
49	697	950	1 730	122	3 780
79	1 461	3 021	3 405	1 445	10 064
3 092	17 795	31 525	46 205	55 024	154 341
19	132	335	240	3 072	3 798
1 596	8 271	8 746	8 520	134 996	162 515
163	793	2 331	9 388	8 683	21 252
127	846	1 097	385	28 044	30 465
4 997	27 837	44 034	64 738	229 819	372 371
3 979	27 361	47 030	48 606	132 894	262 599
93	484	594	858	4 517	6 615
2 808	15 005	21 768	17 291	179 578	237 732
234	1 612	3 590	11 243	8 879	25 742
1 061	3 245	7 027	5 016	49 404	65 373
8 235	47 707	80 009	83 014	375 272	598 061

Digitized by Google

Parcours kilométrique des transports. — Année 1866.

N° X.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Total.	BAGAGES. Poids taxé, quintaux.	Finances ou assurances.	ANIMAUX. Nombre total.	TARIF N° 1. Poids, quintaux.	TARIF N° 2. Poids, quintaux.	MARCHANDISES. TARIF N° 3. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	POIDS GÉNÉRAL. Tous tarifs et toutes classes.
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	332 553	1 418 773	4 878 409	535 028	7 164 823	»	»	(1) 16 439	103 230	»	48 124	79 112	505 519	107 904	750 982
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	735 009	4 051 727	4 574 281	»	9 361 017	162 200	»	(2) 340 644	»	»	»	»	»	»	1 560 759
Bruges à Blankenberghe. Service intérieur	108 064	360 668	893 288	»	1 362 020	6 680	»	»	9 880	67 480	6 806	10 298	89 199	»	114 128
Bruges à Blankenberghe. Id. mixte	84 630	82 155	58 800	»	225 585	17 300	»	»							
Chimay. Intérieur	19 160	95 660	943 450	»	1 058 270	18 710	35 000	»	20	121 260	60 063	124 857	262 109	3 056 500	3 623 300
Chimay. Nord-Belge	1 200	3 490	8 420	»	13 110	800	2 000	»	870	7 370	3 795	18 334	2 216	142 587	169 158
Chimay. Grand-Central Belge	2 060	7 650	38 600	»	48 310	6 280	2 000	»	290	5 370	3 926	13 388	12 748	590	36 679
Grand Central Belge	»	»	»	»	40 176 956	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	1 282 676	6 020 123	11 395 308	535 028	59 410 001	212 000	39 000	357 083	114 290	201 480	122 804	245 989	871 701	3 307 581	6 255 096

(1) Par tonnes.
(2) Par expéditions.

Digitized by Google

Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les Compagnies belges, comparés à ceux des services internationaux et de transit (Chemins de fer de l'État).

N° XI.

NATURE DES TRANSPORTS des CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.	SERVICE INTÉRIEUR ET SERVICES MIXTES AVEC LES COMPAGNIES. Mouvement. Part dans le mouvement général.	Mouvement. Quantités.	Recette. Part dans la recette généralᵉ.	Recette. Sommes.	SERVICES INTERNATIONAUX ET TRANSIT. Mouvement. Part dans le mouvement général.	Mouvement. Quantités.	Recette. Part dans la recette généralᵉ.	Recette. Sommes.	SERVICES RÉUNIS. Mouvement.	Recette.
	p. c.		p. c.		p. c.		p. c.			
Voyageurs — 1ʳᵉ classe	81,13	622 741	63,24	1 852 953	18,87	144 884	36,76	1 078 251	767 625	2 931 204
Voyageurs — 2ᵉ classe	92,95	1 410 254	80,32	2 008 012	7,05	106 939	19,68	514 076	1 517 193	2 612 088
Voyageurs — 3ᵉ classe	95,44	8 689 390	94,83	7 074 655	4,56	415 333	5,17	385 463	9 104 723	7 460 118
Voyageurs — extraordinaires	95,98	237 895	94,23	312 925	4,02	9 981	5,77	19 052	247 876	331 977
		Expéditions.				Expéditions.			Expéditions.	
Bagages — au minimum	100,00	120 591	100,00	66 543	»	»	»	»	120 591	66 543
		Quintaux.				Quintaux.			Quintaux.	
Bagages — au poids	63,49	65 649	52,02	229 698	36,51	37 746	47,98	211 851	103 395	441 549
Équipages	66,54	179	60,77	7 449	33,46	90	39,23	4 808	269	12 257
		Expéditions.				Expéditions.			Expéditions.	
Animaux	84,09	20 879	73,80	394 341	15,91	3 951	26,20	140 028	24 830	534 369
		Groups.				Groups.			Groups.	
Finances	67,13	436 135	76,38	151 968	32,87	213 535	23,62	47 001	649 670	198 969
		Kilog.				Kilog.			Kilog.	
Petits paquets	59,29	1 691 478	66,78	285 984	40,71	1 161 327	33,22	142 292	2 852 805	428 276
		Quintaux.				Quintaux.			Quintaux.	
Petites marchandises	87,61	985 438	83,25	1 771 917	12,39	139 294	16,75	356 626	1 124 732	2 128 543
		Tonneaux.				Tonneaux.			Tonneaux.	
Grosses marchandises	79,33	5 182 980	80,38	15 889 334	20,67	1 350 060	19,62	3 877 546	6 533 040	19 766 880
Produits extraordinaires	»	»	83,51	1 065 723	»	»	16,49	210 478	»	1 276 201
Totaux			(1) 81,71	31 201 502			18,29	6 987 472		38 188 974

(1) La page 197 du compte rendu de l'État de 1866 donne une somme de 6,243,770 fr. pour le produit des services mixtes à l'arrivée ; en admettant une somme à peu près équivalente pour le départ, on arrive au chiffre de 12,000,000 de fr.—Or, le service intérieur au départ ayant produit 18,101,726 fr., cela représenterait, pour le service mixte, les 2,5 de 81,71 p. c. ou 54,47 p. c., et il ne resterait alors que 27,24 p. c. pour le chiffre du service intérieur de l'État seulement. — Jusqu'à ce jour, ces deux services ont été confondus dans la comptabilité de l'État, ce qui n'a pas eu lieu pour les Compagnies belges.

Digitized by Google

Recettes des transports

N° XII.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette totale.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	1 673 051	1 925 125	6 612 710	294 199	10 505 085
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	14 613	75 095	162 290	4 414	256 412
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	66 212	247 428	189 210	35 039	537 889
Bruges à Blankenberghe	9 187	21 812	37 972	»	68 971
Centre et Baume à Marchienne	2 513	13 005	97 914	»	113 432
Chimay	2 732	9 479	55 639	»	67 850
Gand à Bruges par Eecloo	(8) »	»	»	»	»
Grand-Central Belge	108 674	297 241	1 094 589	»	1 500 514
Manage à Wavre	4 813	18 117	92 216	»	115 146
Manage à Piéton	17	56	402	»	475
Liége à Maestricht	24 615	56 235	180 317	»	261 167
Lierre à Turnhout	1 082	7 072	39 951	»	48 105
Luxembourg. Ancien réseau	155 819	400 801	615 994	»	1 181 614
Luxembourg. Ligne de l'Ourthe	12 969	23 331	71 046	»	107 346
Pepinster à Spa	3 118	5 861	30 400	3 524	42 903
Totaux partiels	406 364	1 184 533	2 667 950	42 977	4 301 824
Société anonyme d'exploitation. Service intérieur	80 605	307 310	826 802	»	1 214 717
Société anonyme d'exploitation. Service commun	5 082	13 765	32 320	»	100 744
Totaux partiels (9)	85 687	321 075	859 122	»	1 315 461
Charleroi à la frontière de France	13 789	32 852	100 638	»	147 279
Liége à Namur et à Givet	183 230	241 604	606 297	»	1 031 131
Mons à Hautmont et Saint Ghislain	9 010	19 278	52 102	461	80 851
Totaux partiels	206 029	293 734	759 037	461	1 259 261
Totaux généraux	2 371 131	3 724 467	10 898 819	337 637	17 381 631

Digitized by Google

en service intérieur. — Année 1866.

BAGAGES taxés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.	ANIMAUX. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Recette totale.	RECETTE générale.
250 199	»	»	»	»	»	»	»	10 755 284
9 554	»	27	»	»	»	»	12 768	278 761
13 090	»	»	»	»	»	»	(8) 21 869	572 848
588	326	90	»	»	»	»	»	69 975
(7) 1 190	117	»	»	27	76	547	650	115 389
1 317	609	49	»	»	»	»	2 641	72 406
»	»	»	»	»	»	»	»	»
36 818	2 629	1 586	»	»	»	»	(9) 54 059	1 595 606
1 147	108	»	»	182	183	571	936	117 337
2	»	»	»	»	»	»	»	477
10 625	303	48	»	»	»	»	(10) 2 073	274 216
(11) 933	110	»	»	405	226	379	1 010	50 158
(12) 36 396	1 364	2 300	4 914	4 886	6 659	108 422	124 881	1 346 555
(13) 3 500	780	»	40	94	205	958	1 297	112 923
(15) 595	93	»	98	5	8	97	208	43 799
115 755	6 439	4 100	5 052	5 599	7 357	110 994	222 392	4 650 510
13 876	3 785	24	8 898	851	1 067	6 070	22 886	1 255 288
1 954	478	»	210	170	323	1 171	3 605	106 781
15 830	4 263	24	9 108	1 021	1 390	7 241	26 491	1 362 069
5 731	1 066	428	»	»	»	»	4 651	159 155
30 593	4 524	363	»	»	»	»	24 101	1 090 712
2 055	228	55	»	»	»	»	589	83 778
38 379	5 818	846	»	»	»	(17)	29 341	1 333 645
420 163	16 520	4 970	14 160	6 620	8 747	118 235	278 244	18 101 508

Digitized by Google

Recettes des transports

N° XII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum.	Express. Au poids.	Grande vitesse. Au minimum.	Grande vitesse. Au poids.	Recette totale.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	»	»	»	»	»
Aix-la Chapelle à Maestricht-Landen	»	»	»	14 753	14 753
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	3 244	»	5 301	8 545
Centre et Baume à Marchienne	918	182	2 398	2 044	5 542
Chimay	»	180	»	7 682	7 912
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	24 498	3 041	48 013	131 981	207 533
Manage à Wavre	1 612	»	2 938	1 814	6 364
Manage à Piéton	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	»	928	»	6 113	7 041
Lierre à Turnhout	452	181	906	3 243	4 882
Luxembourg. Ancien réseau	7 744	1 589	31 470	32 975	73 778
Luxembourg. Ligne de l'Ourthe	421	514	1 269	6 860	9 064
Pepinster à Spa	270	56	453	474	1 253
Totaux partiels	35 915	9 915	87 447	213 290	346 567
Société anonyme d'exploitation (16). Service intérieur	9 184	531	17 701	53 605	81 021
Société anonyme d'exploitation (16). Service commun	2 231	39	1 536	7 958	11 764
Totaux partiels	11 415	570	19 237	61 563	92 785
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	11 448	11 448
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	89 599	89 599
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	»	»	»	2 075	2 075
Totaux partiels	»	»	(16)	103 122	103 122
Totaux généraux	47 330	10 485	106 684	377 975	542 474

Digitized by Google

en service intérieur. — Année 1866.

MARCHANDISES.						TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
Petite vitesse.					Frais accessoires.				
Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.					
»	»	»	»	»	»	»	(2) 301 914	10 557 284	»
»	18 187	51 517	57 130	(3) 56 046	21 842	220 075	(4) 135 460	278 761	634 296
»	»	»	»	»	»	(6) 277 433	18 271	572 848	868 552
»	1 200	1 528	9 600	»	»	20 888	10 871	69 975	101 734
»	7 165	16 326	176 311	334 622	»	539 966	»	115 389	655 355
»	10 113	14 917	19 024	218 108	16 892	286 916	40 032	72 466	399 414
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5 235	230 447	121 152	1 073 477	3 092 872	99 960	4 830 676	97 245	1 595 606	6 523 527
128	4 100	6 093	6 413	49 115	3 349	75 562	»	117 337	192 899
»	»	»	»	»	»	»	»	477	477
»	12 548	6 142	22 361	95 111	2 832	146 035	8 870	274 216	429 121
»	7 236	11 649	5 444	4 328	5 145	38 634	3 847	50 158	92 639
18 371	63 201	34 766	380 184	797 178	17 456	1 384 934	(14) 48 799	1 346 555	2 780 288
1 067	12 016	6 765	24 050	172 967	6 311	232 840	1 320	112 923	347 083
»	4 495	7 842	6 292	14 886	3 806	38 574	4 225	43 799	86598
25 401	370 714	278 697	1 780 295	4 835 833	177 503	8 092 533	368 940	4 650 510	13 111 983
5 920	71 064	89 239	31 880	307 555	45 773	635 412	882 426	1 255 288	2 773 126
156	7 470	13 048	6 580	5 969	3 759	52 605	»	106 781	159 386
6 076	78 534	102 287	38 460	313 524	49 492	688 017	882 426	1 362 069	2 932 512
»	»	»	586 395	»	2 199	600 042	»	159 155	759 197
»	»	»	2 503 786	»	5 927	2 509 312	3 658	1 090 712	3 603 682
»	»	»	1 284 842	»	»	1 286 917	39 512	83 778	1 410 207
»	»	(17)	4 375 023	»	8 126	4 486 271	43 170	1 333 645	5 863 086
31 477	449 248	380 984	6 193 778	5 149 357	235 211	13 266 821	1 596 450	18 101 508	21 907 581

Digitized by Google

Recettes des transports en services mixte

N° XIII

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS.				
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette TOTALE.
État Belge (réseau exploité par l') (1).	1 258 153	686 902	847 408	37 778	2 830 301
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.	15 486	24 867	56 724	7 157	104 234
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren . .	869	1 779	556	»	3 204
Bruges à Blankenberghe	7 275	5 029	2 132	»	14 436
Centre et Baume à Marchienne	7 954	17 900	70 377	»	96 231
Chimay.	619	1 406	5 170	»	7 195
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	165 829	147 959	199 796	»	513 584
Manage à Wavre	2 287	14 471	45 895	»	62 653
Manage à Piéton	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	2 306	4 317	8 907	»	15 530
Lierre à Turnhout	7 545	20 873	68 217	»	96 635
Luxembourg (Grande Cie du).	99 447	132 637	147 937	»	380 021
Pepinster à Spa	48 129	34 708	63 967	3 038	149 842
Totaux partiels. . .	357 746	406 006	669 678	10 195	1 443 625
Société anonyme d'exploitation (10)	41 704	58 116	156 171	»	255 991
Charleroi à la frontière de France	71 554	38 601	18 608	»	128 763
Liége à Namur et à Givet.	166 887	92 374	41 680	»	300 921
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain	50 342	8 126	18 257	384	77 109
Totaux partiels. . .	288 763	139 101	78 545	384	506 793
Totaux généraux. . .	1 946 366	1 290 185	1 751 802	48 357	5 096 710

Digitized by Google

Internationaux et transit. — Année 1866.

BAGAGES taxés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.	ANIMAUX. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Recette totale.	RECETTE générale.
(1) 257 893	»	»	»	»	»	»	»	3 088 194
9 167	»	106	»	»	»	»	13 138	126 645
»	»	»	»	»	»	»	»	3 204
1 607	»	»	»	»	»	»	»	16 043
(2) 2 274	1 329	53	101	129	133	2 982	3 345	103 292
478	50	»	»	»	»	»	208	7 991
»	»	»	»	»	»	»	»	»
55 596	12 451	1 523	»	»	»	»	(4) 11 348	594 502
1 731	448	»	98	307	129	683	1 217	66 049
»	46	»	»	»	»	»	»	46
1 168	147	6	»	»	»	»	(5) 1 284	18 135
(6) 2 297	750	30	»	400	556	636	1 592	101 304
(7) 21 020	4 367	377	933	763	2 514	15 894	20 104	425 889
(8) 10 707	1 535	242	864	98	103	129	1 194	163 520
106 045	21 123	2 337	1 996	1 697	3 435	20 324	53 490	1 626 620
9 866	5 073	129	2 099	892	1 118	5 466	9 575	280 634
16 634	6 015	501	»	»	»	»	830	152 743
39 100	13 502	1 207	»	»	»	»	6 235	360 965
4 680	166	»	»	»	»	»	471	82 426
60 414	19 683	1 708	»	»	»	(11)	7 536	596 134
434 218	45 879	4 174	4 095	2 589	4 553	25 790	70 601	5 591 582

Digitized by Google

Recettes des transports en services mixtes,

N° XIII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES.				
	Express.		Grande vitesse.		Recette totale.
	Au minimum.	Au poids.	Au minimum.	Au poids.	
État Belge (réseau exploité par l')	»	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	655	»	27 522	28 177
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	»	»	»	»
Centre et Baume à Marchienne	1 626	1 443	3 158	7 970	14 197
Chimay	»	106	»	623	729
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	16 271	5 923	17 370	146 232	185 796
Manage à Wavre	5 555	196	9 271	3 101	18 123
Manage à Piéton	70	»	57	79	206
Liége à Maestricht	»	422	»	1 657	2 079
Lierre à Turnhout	2 141	1 429	3 071	15 878	22 519
Luxembourg (Grande Compagnie du)	12 390	2 218	65 747	45 440	125 795
Pepinster à Spa	2 115	1 231	2 190	7 719	13 255
Totaux partiels	40 168	13 623	100 864	256 221	410 876
Société anonyme d'exploitation (10)	15 115	2 144	18 004	58 341	93 604
Charleroy à la frontière de France	»	»	»	34 842	34 842
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	83 991	83 991
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	»	»	»	1 640	1 640
Totaux partiels	»	»	(11)	120 473	120 473
Totaux généraux	55 283	15 767	118 868	435 035	624 953

Digitized by Google

Internationaux et transit. — Année 1868.

MARCHANDISES.						TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
Petite vitesse.					Frais accessoires.				
Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.					
»	»	»	»	»	»	»	(2) 947 287	3 088 194	»
»	42 211	31 279	239 965	49 894	25 415	416 941	»	126 645	543 586
»	»	»	»	»	»	»	»	3 204	3 204
»	»	»	»	»	»	»	»	16 043	16 043
»	15 235	30 782	259 061	463 457	»	782 732	160 800	103 292	1 046 884
»	1 048	3 445	1 213	8 408	258	15 101	»	7 991	23 092
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1 903	180 706	202 043	181 025	815 398	62 858	1 629 729	»	594 502	2 224 231
483	9 049	14 020	26 501	138 722	5 766	212 664	69 467	66 049	348 180
256	1 848	3 113	6 767	61 856	628	74 674	»	46	74 720
»	5 982	6 861	2 976	55 785	992	74 675	»	18 135	92 810
»	21 431	6 988	440	»	9 993	61 371	»	101 304	162 675
22 822	285 568	541 197	475 010	2 555 753	29 078	4 035 223	(8) 136 142	425 889	4 597 254
»	7 085	7 611	20 438	26 030	10 123	84 542	7 680	163 520	255 742
25 464	570 163	847 339	1 213 396	4 175 303	145 111	7 387 652	374 149	1 626 620	9 388 421
8 566	106 990	117 390	117 956	439 482	40 478	927 304	»	280 634	1 207 938
»	»	»	986 757	»	»	1 021 590	264 607	152 743	1 438 949
»	»	»	728 609	»	»	812 600	157 342	360 965	1 330 997
»	»	»	74 761	»	»	76 401	»	82 426	158 827
»	»	(11)	1 790 217	»	»	1 910 690	421 949	596 134	2 928 773
34 030	677 153	964 729	3 121 569	4 614 785	185 589	10 225 646	1 743 385	5 501 582	13 525 132

Digitized by Google

Recettes générales des transports,

N° XIV.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette totale.
État Belge (sa quote-part) (1)	2 819 432	2 454 849	6 737 592	309 422	12 321 255
Dendre et Waes (2)	48 434	88 116	449 088	15 746	601 384
Hal à Ath et Tournai vers Lille (2)	31 537	26 788	97 186	1 888	157 399
Tournai à Jurbise (2) (3)	31 801	42 334	176 252	4 921	255 308
(Exploitation de l'État)	2 931 204	2 612 087	7 460 118	331 977	13 335 386
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	30 099	99 962	219 014	11 571	360 646
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	67 081	249 207	189 766	35 039	541 093
Bruges à Blankenberghe	16 462	26 841	40 104	»	83 407
Centre et Baume à Marchienne	10 467	30 965	168 291	»	209 723
Chimay	3 351	10 885	60 809	»	75 045
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	226 672
Grand Central Belge	274 503	445 200	1 294 395	»	2 014 098
Manage à Wavre	7 100	32 588	138 111	»	177 799
Manage à Piéton	17	56	402	»	475
Liége à Maestricht	26 921	60 552	189 224	»	276 697
Lierre à Turnhout	8 627	27 945	108 168	»	144 740
G. C. Luxembourg — Ancienne ligne	255 266	542 438	763 931	»	1 561 635
G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	12 960	23 331	71 046	»	107 346
Pepinster à Spa	51 247	40 569	94 367	6 562	192 745
Totaux partiels	764 110	1 590 539	3 337 628	53 172	5 972 081
Société annonyme d'exploitation (11)	127 391	379 191	1 015 293	»	1 571 452
Charleroi à la frontière de France	85 343	71 453	119 246	»	276 042
Liége à Namur et Givet	350 097	333 978	647 977	»	1 332 052
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	59 352	27 404	70 359	845	157 960
Totaux partiels	494 792	432 835	837 582	845	1 766 054
Totaux généraux	4 317 497	5 014 652	12 650 621	385 994	22 644 973

Digitized by Google

lous les services réunis. — Année 1860.

BAGAGES taxés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.	ANIMAUX. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Recette TOTALE.	RECETTE générale.
490 428	185 233	11 626	52 946	31 886	33 275	403 744	521 851	13 529 433
7 504	10 689	244	405	923	1 091	3 518	5 937	625 758
4 484	1 021	135	277	281	401	1 012	1 971	165 010
6 676	2 027	252	502	484	520	3 104	4 610	268 873
508 002	198 970	12 257	54 130	33 574	35 287	411 378	534 369	14 589 074
18 721	»	133	»	»	»	»	25 906	405 406
13 090	»	»	»	»	»	»	21 869	576 052
2 195	326	90	»	»	»	»	»	86 018
3 464	1 446	53	101	156	209	3 529	3 995	218 681
1 795	659	49	»	»	»	»	2 909	80 457
1 860	»	»	»	»	»	»	11 658	240 150
92 414	15 080	3 109	»	»	»	»	(7) 65 407	2 190 108
2 878	556	»	98	489	312	1 254	2 153	183 386
2	46	»	»	»	»	»	»	523
11 793	450	54	»	»	»	»	(8) 3 357	292 351
3 230	860	30	»	805	782	1 015	2 602	151 462
57 416	5 731	2 677	5 847	5 649	9 173	124 316	144 985	1 772 444
3 500	780	»	40	94	205	958	1 297	112 923
11 302	1 628	242	962	103	111	226	1 402	207 319
223 660	27 562	6 437	7 048	7 296	10 792	131 298	287 540	6 517 280
25 696	9 336	153	11 130	1 843	2 373	10 574	36 066	1 642 703
22 365	7 081	929	»	»	»	»	5 481	311 898
69 693	18 026	1 570	»	»	»	»	30 336	1 451 677
6 735	394	55	»	»	»	»	1 060	166 204
98 793	25 501	2 554	»	»	»	(12)	36 877	1 929 779
856 241	261 369	21 401	72 308	42 713	48 452	553 250	894 852	24 678 836

Digitized by Google

Recettes générales des transports

N° XIV (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum.	Express. Au poids.	Grande vitesse. Au minimum.	Grande vitesse. Au poids.	Recette totale
État Belge (sa quote-part) (1)	361 387	43 781	251 575	1 712 425	2 369 16
Dendre-et-Waes (2)	16 276	250	19 847	102 786	139 15
Hal à Ath et Tournai vers Lille (2)	2 373	3	2 115	13 867	18 35
Tournai à Jurbise (2) (3	4 079	128	3 599	22 329	30 12
(Exploitation de l'État)	384 115	44 162	277 136	1 851 407	2 556 58
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	655	»	42 275	42 93
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	3 244	»	5 301	8 54
Centre et Baume à Marchienne	2 544	1 625	5 556	10 014	19 78
Chimay	»	286	»	8 305	8 59
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	40 760	8 904	65 383	278 213	393 25
Manage à Wavre	7 167	196	12 209	4 915	24 48
Manage à Piéton	70	»	57	79	20
Liége à Maestricht	»	1 350	»	7 770	9 12
Lierre à Turnhout	2 593	1 610	3 977	19 171	27 35
Luxembourg. Ancienne ligne	20 134	3 807	97 217	78 415	199 57
Luxembourg. Ligne de l'Ourthe	421	514	1 269	6 860	9 07
Pepinster à Spa	2 385	1 287	2 643	8 193	14 58
Totaux partiels	76 083	23 538	188 311	469 511	757 41
Société anonyme d'exploitation (11)	26 530	2 714	37 241	119 904	186 38
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	46 290	46 29
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	173 590	173 59
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	»	»	»	3 715	3 71
Totaux partiels	»	»	(12)	223 595	223 59
Totaux généraux	486 728	70 414	502 688	2 664 417	3 724 24

Digitized by Google

ous les services réunis. — Année 1866.

MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au tonnum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	Frais accessoires.	TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
165 700	2 747 464	2 240 861	1 823 504	10 031 646	917 875	20 316 084	1 263 037	13 529 433	35 108 554
21 124	151 255	115 524	71 062	630 042	47 157	1 184 323	12 990	625 758	1 823 071
2 564	38 078	21 561	22 020	59 572	3 983	166 136	56	165 010	331 202
4 706	59 811	57 846	80 096	412 151	12 411	657 156	118	268 873	926 147
213 900	2 906 608	2 435 702	1 996 682	11 142 411	981 426	22 323 699	1 276 201 (4)	14 589 074	38 188 974
»	60 398	82 796	297 095	(5) 106 540	47 257	637 016	135 460	405 406	1 177 882
»	»	»	»	»	»	(9) 277 433	18 271	576 052	871 756
»	1 206	1 525	9 609	»	»	20 888	10 871	86 018	117 777
	22 400	47 108	435 372	798 079	»	1 322 098	160 860	218 681	1 702 239
»	11 161	18 362	20 237	226 516	17 150	302 017	40 032	80 457	422 506
»	»	»	»	»	»	(9) 79 549	4 621	240 150	324 320
7 138	411 153	323 195	1 254 502	3 908 270	162 818	6 460 405	97 245	2 190 108	8 747 758
611	13 149	20 113	32 914	187 837	9 115	288 220	69 467	183 386	541 079
258	1 848	3 113	6 767	61 856	628	74 674	»	523	75 197
»	18 530	13 003	25 337	150 896	3 824	220 710	8 870	292 351	521 931
»	28 667	18 637	5 884	4 328	15 138	100 005	3 847	151 462	255 314
41 193	348 760	575 963	855 194	3 352 931	46 534	5 420 157	(10) 184 941	1 772 444	7 377 542
1 667	12 016	6 765	24 050	172 967	6 311	232 840	1 320	112 923	347 083
»	11 580	15 453	26 730	40 916	13 929	123 116	11 905	207 319	342 340
50 865	940 877	1 126 030	2 993 601	9 011 136	322 704	15 559 734	747 710	6 517 280	22 824 724
14 642	185 524	219 677	156 416	753 006	89 970	1 615 321	882 426	1 642 703	4 140 450
»	»	»	1 573 152	»	2 199	1 621 641	264 607	311 898	2 198 146
»	»	»	3 232 485	»	5 927	3 412 002	161 000	1 451 677	5 024 679
»	»	»	1 350 603	»	»	1 363 318	39 512	166 204	1 569 034
»	»	(12)	6 165 240	»	8 126	6 396 961	465 119	1 929 779	8 791 859
279 467	4 123 009	3 781 505	11 312 029	20 906 553	1 402 226	45 895 715	3 371 456	24 678 836	73 946 007

Digitized by Google

Recettes générales des transport

N° XIV *bis*.

CHEMINS DE FER.		VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette totale.
Service intérieur.	Flandre occidentale	51 859	197 982	418 610	»	668 451
	Gand à Selzaete	3 496	10 864	40 143	»	54 503
	Hainaut et Flandres	18 091	76 643	243 398	»	338 132
	Lichtervelde à Furnes	1 654	7 737	37 083	»	46 474
	Tamines à Landen	5 505	14 084	87 568	»	107 157
	Totaux partiels.	80 605	307 310	826 802	»	1 214 717
Service commun.	Flandre occidentale	5 082	13 765	32 320	»	51 157
	Gand à Selzaete	»	»	»	»	»
	Lichtervelde à Furnes	»	»	»	»	49 577
	Totaux partiels.	5 082	13 765	32 320	»	100 744
Services mixtes.	Flandre occidentale	30 014	34 487	73 314	»	137 815
	Gand à Selzaete	»	»	»	»	»
	Hainaut et Flandres	11 416	23 105	81 976	»	116 497
	Lichtervelde à Furnes	274	524	881	»	1 679
	Tamines à Landen	»	»	»	»	»
	Totaux partiels.	41 704	58 116	156 171	»	255 991
Tous services réunis.	Flandre occidentale	86 955	246 234	524 244	»	857 433
	Gand à Selzaete	3 496	10 864	40 143	»	54 503
	Hainaut et Flandres	29 507	99 748	325 374	»	454 629
	Lichtervelde à Furnes	1 928	8 261	37 964		97 730
	Tamines à Landen	5 505	14 084	87 568		107 157
	Totaux généraux.	127 391	379 191	1 015 293	»	1 571 452

Digitized by Google

de la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

BAGAGES axés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.	ANIMAUX. Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Recette TOTALE.	RECETTE générale.
8 256	1 885	»	8 821	648	876	3 405	13 750	692 342
516	84	»	»	69	30	450	549	55 652
3 500	1 216	»	»	»	»	»	5 500	348 348
256	23	»	»	64	26	82	172	46 925
(1) 1 348	577	24	77	70	135	2 133	(2) 2 915	112 021
13 876	3 785	24	8 898	851	1 067	6 070	22 886	1 255 288
946	341	»	210	170	323	1 171	1 874	54 328
»	1	»	»	»	»	»	»	(3) 1
1 008	136	»	»	»	»	»	1 731	(4) 52 452
1 954	478	»	210	170	323	1 171	3 605	106 781
6 797	3 066	63	1 160	833	1 012	2 793	5 798	153 539
2 874	8	»	»	»	»	»	»	2 882
195	1 609	66	939	48	77	2 545	3 609	122 036
»	296	»	»	11	20	128	168	2 143
»	34	»	»	»	»	»	»	34
9 866	5 073	129	2 099	892	1 118	5 466	9 575	280 634
15 909	5 292	63	10 191	1 651	2 211	7 909	21 422	900 209
516	93	»	»	69	30	450	549	55 661
6 374	2 885	66	939	48	77	2 545	9 109	473 003
1 459	455	»	»	75	55	210	2 071	101 715
1 348	611	24	»	»	»	»	2 915	112 055
25 696	9 336	153	11 130	1 843	2 373	10 574	36 066	1 642 703

Digitized by Google

Recette générale des transports

N° XIV *bis* (*suite*).

CHEMINS DE FER.		ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum.	Express. Au poids.	Grande vitesse. Au minimum.	Grande vitesse. Au poids.	Recette totale.
Service intérieur.	Flandre occidentale	4 342	231	5 869	23 858	34 300
	Gand à Selzaete	80	18	653	1 195	1 962
	Hainaut et Flandres	4 484	228	7 817	22 455	34 984
	Lichtervelde à Furnes (1)	103	1	279	591	974
	Tamines à Landen (2)	109	53	3 083	5 506	8 811
	Totaux partiels	9 184	531	17 701	53 605	81 021
Service commun.	Flandre occidentale	1 144	29	1 006	050	7 229
	Gand à Selzaete (3)	»	»	»	1	1
	Lichtervelde à Furnes (4) et (5)	1 087	10	530	2 907	4 534
	Totaux partiels	2 231	39	1 536	7 958	11 764
Services mixtes.	Flandre occidentale	9 285	1 252	10 980	34 450	55 976
	Gand à Selzaete	21	107	42	114	284
	Hainaut et Flandres (6)	4 973	675	6 065	19 547	31 260
	Lichtervelde à Furnes (7)	779	76	691	3 544	5 093
	Tamines à Landen	57	34	223	677	991
	Totaux partiels	15 115	2 144	18 004	58 341	93 604
Tous services réunis.	Flandre occidentale	14 771	1 512	17 855	63 307	97 505
	Gand à Selzaete (8)	107	125	695	1 310	2 237
	Hainaut et Flandres (9)	9 457	903	13 882	42 002	66 244
	Lichtervelde à Furnes (10)	1 909	87	1 503	7 042	10 601
	Tamines à Landen (11)	226	87	3 306	6 183	9 802
	Totaux généraux	26 530	2 714	37 241	119 904	185 389

Digitized by Google

de la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	Frais accessoires.	TOTAL des articles de messageries et des marchandises.	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
1 091	33 703	34 845	2 051	139 644	28 032	273 066	(12) 310 199	692 342	1 276 207
76	985	497	1 030	2 089	661	7 290	521	55 652	63 463
3 655	28 093	37 571	18 631	132 709	11 970	268 213	75 920	348 348	692 481
21	330	950	326	92	433	6 126	(12) 201 732	46 925	254 783
1 077	7 353	15 376	9 842	33 021	4 637	80 117	294 054	112 021	486 192
5 920	71 064	89 239	31 880	307 555	45 733	635 412	882 426	1 255 288	2 773 126
91	4 450	7 753	3 565	5 544	1 667	30 299	»	54 328	84 627
65	5	53	10	93	4	166	»	1	167
»	3 015	5 242	3 005	332	2 088	22 140	»	52 452	74 592
156	7 470	13 048	6 580	5 969	3 759	52 605	»	106 781	159 386
5 116	63 532	84 676	81 177	80 341	27 762	308 580	»	153 539	552 119
17	290	617	290	5 015	142	6 655	»	2 882	6 663
3 068	39 281	26 136	23 929	299 427	9 422	432 523	»	122 036	557 238
227	2 023	3 790	11 746	7 004	2 419	35 140	»	2 143	37 478
128	1 864	2 171	814	47 695	733	54 406	»	34	54 440
8 566	106 990	117 390	117 956	439 482	40 478	927 304	»	280 634	1 207 938
6 298	101 685	127 274	86 793	225 529	57 461	702 545	(12) 310 199	900 209	1 912 953
93	1 280	1 167	1 330	7 197	807	14 111	521	55 661	70 293
6 723	67 974	63 707	42 560	432 136	21 392	700 736	75 920	473 063	1 249 719
313	5 368	9 982	15 077	7 428	4 940	63 406	(12) 201 732	101 715	366 853
1 215	9 217	17 547	10 656	80 716	5 370	134 523	(13) 294 054	112 055	540 632
14 642	185 524	219 677	156 416	753 006	89 970	1 615 321	882 426	1 642 703	4 140 450

Digitized by Google

N° XV. **Recette moyenne des transports par unité de trafic**

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette TOTALE.
État Belge (sa quote-part)	3,673	1,618	0,740	1,248	1,059
Dendre et Waes	1,060	0,872	0,617	0,631	0,661
Hal à Ath et Tournai vers Lille	1,095	0,542	0,287	0,256	0,371
Tournai à Jurbise	1,021	0,577	0,326	0,317	0,387
(Exploitation de l'État)	3,819	1,722	0,819	1,330	1,146
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	2,284	1,452	0,761	0,537	0,922
Id. par unité kilométrique	0,091	0,071	0,045	0,022	0,050
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	2,673	1,414	0,779	1,483	1,155
Id. par unité kilométrique	0,091	0,062	0,042	»	»
Bruges à Blankenberghe	1,273	0,879	0,509	»	0,732
Id. par unité kilométrique	0,085	0,061	0,042	»	0,053
Centre et Baume à Marchienne	0,973	0,660	0,421	»	0,470
Chimay	2,079	1,418	0,843	»	0,922
Id. par unité kilométrique	0,150	0,102	0,061	»	0,067
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	0,723
Grand Central Belge	3,976	1,785	0,809	»	1,050
Id. par unité kilométrique	»	»	»	»	0,500
Manage à Wavre	1,181	0,515	0,603	»	0,596
Manage à Piéton	0,810	0,376	1,264	»	0,973
Liége à Maestricht	1,596	0,928	0,518	»	0,618
Lierre à Turnhout	2,056	1,480	0,906	»	1,016
G. C. Luxembourg — Ancienne ligne	3,064	1,913	0,874	»	1,250
G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	2,646	1,485	0,815	»	0,996
Pepinster à Spa	1,727	1,227	0,707	0,466	0,917
Moyennes partielles (4)	2,758	1,509	0,744	0,897	0,984
Société anonyme d'exploitation	2,072	1,213	0,689	»	0,851
Charleroi à la frontière de France	2,874	1,403	0,611	»	1,001
Liége à Namur et Givet	3,425	1,594	0,775	»	1,161
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	1,417	0,646	0,465	0,322	0,664
Moyennes partielles (5)	2,846	1,429	0,708	0,322	1,063
Moyennes générales	3,373	1,571	0,447	1,246	1,[illegible]

Désignation de l'unité : 1 voyageur.

Digitized by Google

et par unité kilométrique. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS		Finances.	Équipages.	ANIMAUX.				
				Par expédition.				Par tête.
				Grande vitesse.	Petite vitesse.			
Au minimum.	Au poids.				1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	
0,514	4,135	0,285	43,219	27,720	9,763	12,052	25,000	»
0,342	1,422	0,264	27,111	20,250	4,158	5,595	5,069	»
0,229	0,827	0,054	12,273	6,595	2,097	2,783	5,244	»
0,205	0,910	0,060	9,692	5,340	2,034	3,095	4,353	»
0,552	4,271	0,308	45,565	28,345	10,280	12,781	24,352	»
»	2,171	»	»	»	»	»	»	0,610
»	»	»	»	»	»	»	»	1,576
»	2,509	»	»	»	»	»	»	0,706
»	0,081	»	»	»	»	»	»	0,054
»	1,363	»	»	»	»	»	»	»
»	0,092	»	»	»	»	»	»	»
0,500	1,005	0,496	26,500	5,611	4,216	3,800	7,672	»
»	2,097	0,441	16,333	»	»	»	(6)	»
»	0,069	0,017	»	»	»	»	»	»
»	16,035	»	»	»	»	»	(1)	»
»	4,044	0,563	37,915	»	»	»	»	(2) 1,381
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	2,182	0,191	»	8,909	9,404	14,857	9,087	»
»	0,050	0,390	»	»	»	»	»	»
»	0,928	0,244	18,000	»	»	»	(3)	»
0,500	1,867	0,230	30,000	»	7,252	10,712	12,848	»
0,505	3,950	0,340	72,351	16,281	9,384	14,311	29,169	»
0,549	4,119	2,080	»	20,000	9,400	18,636	26,611	»
0,014	1,501	0,199	15,125	8,589	4,292	3,364	1,780	»
3,084		0,418	42,033	14,209	8,727	12,868	25,734	0,959
0,038	2,973	0,235	25,500	19,190	5,706	8,099	10,542	»
»	2,258	0,072	22,659	»	»	»	»	17,455
»	3,457	0,152	29,623	»	»	»	»	15,345
»	1,163	0,756	18,333	»	»	»	»	1,169
2,600		0,127	26,330	»	»	»	»	12,156
3,852		0,269	40,747	24,216	9,630	12,455	24,055	0,638
1 quintal.		1 group ou 1,000 fr.	1 équipage.	1 expédition ou 1 waggon.				1 tête.

Digitized by Google

N° XV (*suite*). **Recette moyenne des transports par unité de trafic**

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES. Express. Au minimum.	Express. Au poids.	Grande vitesse. Au minimum.	Grande vitesse. Au poids.	Recette TOTALE.
État Belge (sa quote-part)	0,541	6,972	0,298	1,607	»
Dendre et Waes	0,139	3,378	0,218	1,088	
Hal à Ath et Tournai vers Lille	0,035	0,333	0,050	0,359	»
Tournai à Jurbise	0,035	0,347	0,056	0,330	»
(Exploitation de l'État)	0,575	7,032	0,329	1,737	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen	»	1,036	»	»	»
Id. par unité kilométrique	»	0,416	»	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»	»
Id. par unité kilométrique	»	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	4,900	»	1,172	»
Id. par unité kilométrique	»	0,328	»	0,079	»
Centre et Baume à Marchienne	0,233	4,380	0,352	0,410	»
Chimay	5,107	5,107	»	1,170	»
Id. par unité kilométrique	»	0,242	»	0,062	»
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge	0,438	8,737	0,675	1,548	»
Id. par unité kilométrique	»	»	»	»	»
Manage à Wavre	»	13,067	0,756	1,718	»
Manage à Piéton	0,512	»	0,399	0,705	»
Liége à Maestricht	0,330	5,870	»	0,609	»
Lierre à Turnhout	0,262	2,971	4,046	0,895	»
G. C. Luxembourg — Ancienne ligne	0,351	5,542	0,502	1,472	»
G. C. Luxembourg — Ligne de l'Ourthe	0,465	19,037	0,840	2,760	»
Pepinster à Spa	0,273	3,369	0,295	0,534	»
Moyennes partielles (4)	0,390	0,518	0,549	1,325	»
Société anonyme d'exploitation	0,365	5,619	0,421	0,998	»
Charleroy à la frontière de France	»	»	»	0,953	»
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	1,567	»
Mons à Haumont et Saint Ghislain	»	»	»	1,116	»
Moyennes partielles	»	»	»	1,374	»
Moyennes générales	0,520	1,349	0,394	1,569	»
Désignation de l'unité :	Expédition.	Quintal.	Expédition	Quintal.	

Digitized by Google

et par unité kilométrique. — Année 1866.

MARCHANDISES.					Moyennes générales. — Tarifs 1, 2, 3, au poids.
Petite vitesse.					
Au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	
2,163	6,142	4,466	2,909	2,028	3,070
1,832	3,609	3,068	1,899	1,652	2,336
0,574	1,350	0,933	0,631	0,421	0,722
0,514	1,468	1,179	0,847	0,590	0,739
2,494	6,699	4,855	3,251	2,272	3,373
»	3,003	2,572	2,162	0,784	1,932
»	1,255	1,047	0,588	0,987	0,848
»	»	»	»	»	5,699
»	»	»	»	»	0,178
»	2,588	2,186	1,495	»	2,575
»	0,175	0,148	0,108	»	0,183
»	1,928	1,880	2,245	0,748	1,018
»	3,637	2,626	2,189	1,969	2,236
»	0,165	0,117	0,073	0,071	0,079
»	»	»	»	»	1,972
1,785	5,230	4,041	3,005	1,415	1,925
»	»	»	»	»	»
0,687	2,619	2,480	1,223	1,521	1,759
1,362	0,872	0,501	0,676	0,700	0,700
»	3,246	2,327	1,238	1,174	1,367
»	4,229	3,158	2,712	0,978	0,466
1,784	7,616	8,213	3,908	4,138	4,711
0,537	12,976	5,743	5,706	1,779	1,429
»	2,334	1,927	1,327	0,910	1,545
1,026	5,084	4,503	2,805	1,703	2,235
1,778	3,889	2,746	1,884	2,007	2,701
»	»	»	1,675	»	1,718
»	»	»	1,934	»	1,028
»	»	»	0,882	»	0,884
»	»	»	1,494	»	1,534
2,230	6,062	4,546	1,912	1,970	2,507

Expédition. Tonne.

Digitized by Google

N° XVI. **Recette moyenne (en francs) des transports,**

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS.				
	1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette TOTALE.
État Belge. . . . . (sa quote-part). .	3 569	3 107	8 529	392	15 597
Dendre-et Waes. . . . . id. . .	448	816	4 158	146	5 568
Hal à Ath et Tournai vers Lille. id. . .	769	653	2 371	46	3 839
Tournai à Jurbise . . . . . id. . .	663	882	3 672	102	5 319
(Exploitation de l'État)	3 710	3 307	9 443	420	16 880
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	324	1 075	2 355	124	3 878
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren . .	1 342	4 984	3 795	701	10 822
Bruges à Blankenberghe.	1 097	1 789	2 674	»	5 560
Centre et Baume à Marchienne.	194	573	3 117	»	3 884
Chimay	57	184	1 031	»	1 272
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	4 722
Grand-Central Belge	602	976	2 830	»	4 417
Manage à Wavre	173	795	3 369	»	4 337
Manage à Piéton	2	6	40	»	48
Liége à Maestricht	897	2 018	6 308	»	9 223
Lierre à Turnhout	233	755	2 924	»	3 912
Luxembourg. { Ancien réseau	1 166	2 477	3 488	»	7 131
Luxembourg. { Ligne de l'Ourthe.	370	667	2 030	»	3 067
Pepinster à Spa.	4 270	3 381	7 864	547	16 062
Moyennes partielles. . .	688	1 432	1 004	46	5 153
Société anonyme d'exploitation	411	1 223	3 275	»	5 069
Charleroi à la frontière de France	2 753	2 305	3 847	»	8 905
Liége à Namur et à Givet	2 778	2 651	5 143	»	10 572
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	1 290	596	1 530	18	3 434
Moyennes partielles. . .	2 438	2 132	4 125	4	8 699
Moyennes générales. . .	1 789	2 260	5 257	160	9 157

N. B. Pour l'État, les calculs sont établis sur 790 kilom., longueur renseignée au tableau VI, au lieu de 789,884 mètres, ca dans les comptes rendus de l'État.

Digitized by Google

par kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS		Finances.	Équipages.	ANIMAUX.					RECETTE générale.
					Petite vitesse.				
Au minimum	Au poids.			Grande vitesse.	1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Recette TOTALE.	
78	541	234	15	67	40	42	511	660	17 125
21	49	99	2	4	8	10	38	55	5 794
29	81	25	3	7	7	10	24	48	4 025
24	115	42	5	10	10	11	65	96	5 001
84	559	252	16	68	42	45	521	676	18 467
»	201	»	1	»	»	»	»	278	4 358
»	262	»	»	»	»	»	»	437	11 521
»	146	22	6	»	»	»	»	»	5 734
41	23	19	0,7	1	2	3	46	52	4 020
»	30	11	1	»	»	»	»	49	1 363
»	39	»	»	»	»	»	»	243	5 004
»	203	31	7	»	»	»	»	(1) 137	4 795
»	70	13	»	2	12	8	31	53	4 473
»	0,2	5	»	»	»	»	»	»	53
»	393	15	2	»	»	»	»	(2) 112	9 745
29	58	23	1	»	22	21	27	70	4 093
41	221	26	12	27	26	42	567	662	8 093
16	84	22	»	1	3	6	27	37	3 226
375	567	136	20	80	9	9	19	117	17 277
	193	28	6	16	17	25	305	239	5 619
1	82	30	0,5	36	6	8	34	116	5 298
»	721	228	30	»	»	»	»	177	10 061
»	553	143	12	»	»	»	»	241	11 521
»	146	9	1	»	»	»	»	23	3 613
»	487	126	13	»	»	»	»	182	9 507
	347	115	9	47	28	32	362	357	9 985

(1) 20 francs pour la grande vitesse, et 117 francs pour la petite vitesse.
(2) 67 francs id. 45 francs id.

Digitized by Google

N° XVI (*suite.*) **Recette moyenne (en francs) des transports**

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES.			
	Express.		Grande vitesse.	
	Au minimum.	Au poids.	Au minimum.	Au poids
État Belge. . . . . (sa quote-part) . . .	457	55	319	2 168
Dendre-et-Waes. . . . . id. . . .	151	2	184	952
Hal à Ath et Tournai vers Lille . . . . . id. . . .	58	0,07	52	338
Tournai à Jurbise . . . . . id. . . .	85	3	75	406
(Exploitation de l'État)	486	56	351	2 344
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	7	»	455
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe.	»	216	»	353
Centre et Baume à Marchienne	33	21	73	132
Chimay	»	5	»	141
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»
Grand-Central Belge	85	19	137	582
Manage à Wavre	175	5	298	120
Manage à Piéton	7	»	6	8
Liége à Maestricht	»	45	»	230
Lierre à Turnhout	70	44	107	518
Luxembourg. { Ancien réseau	92	17	444	358
Luxembourg. { Ligne de l'Ourthe	12	15	36	196
Pepinster à Spa.	199	107	220	683
Moyennes partielles. . .	69	21	170	425
Société anonyme d'exploitation.	86	9	120	387
Charleroi à la frontière de France.	»	»	»	1 493
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	1 378
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	»	»	»	81
Moyennes partielles. . .	»	»	»	1 101
Moyennes générales. . .	202	29	219	1 106

N. B. Pour l'État, les calculs sont établis sur 790 kilom., longueur renseignée au tableau VI, au lieu de 789,884 mètres, comm dans les comptes rendus de l'État.

Digitized by Google

ar kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.

MARCHANDISES.						TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
Petite vitesse.					Frais accessoires.				
peditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.					
235	3 478	2 837	2 308	12 698	1 162	25 717	1 599	17 125	44 441
195	1 400	1 070	658	5 917	437	10 906	120	5 794	16 880
62	929	526	537	1 453	97	4 052	1	4 025	8 078
98	1 246	1 205	1 660	8 586	259	13 691	3	5 601	19 295
271	3 793	3 083	2 528	14 104	1 242	28 258	1 615	18 467	48 340
»	649	890	3 195	1 146	508	6 850	1 457	4 358	12 665
»	»	»	»	»	»	5 549	805	11 521	17 435
»	81	102	641	»	»	1 393	725	5 734	7 852
»	295	620	5 729	10 501	»	17 404	2 117	4 020	23 541
»	189	311	343	3 830	291	5 119	679	1 363	7 161
»	»	»	»	»	»	1 657	96	5 004	6 757
15	860	676	2 624	8 176	341	13 515	203	4 705	18 513
15	321	490	803	4 581	222	7 030	1 694	4 473	13 197
25	185	311	677	6 185	63	7 467	»	53	7 520
»	618	433	844	5 030	128	7 357	296	9 745	17 398
»	775	504	159	117	409	2 703	104	4 093	6 900
188	1 593	2 630	3 905	15 310	213	24 750	844	8 093	33 687
48	344	193	687	4 942	180	6 653	38	3 226	9 917
»	905	1 288	2 227	3 409	1 161	10 259	992	17 277	28 528
46	851	1 019	2 709	8 155	292	12 934	622	5 169	18 725
47	598	709	505	2 429	290	5 211	2 847	5 298	13 356
»	»	»	50 747	»	71	52 311	8 536	10 061	70 908
»	»	»	25 654	»	47	27 079	1 278	11 521	39 878
»	»	»	29 556	»	»	29 637	859	3 613	34 109
»	»	»	30 371	»	40	31 512	2 291	9 507	43 310
116	1 712	1 570	4 697	8 682	582	18 314	1 345	9 985	29 644

Digitized by Google

Recette moyenne des transport

N° XVII.

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Recette TOTALE.
État Belge (réseau exploité par l').	0,286	0,255	0,729	0,033	1,303
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.	0,082	0,271	0,504	0,301	0,978
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren . .	0,211	0,783	0,507	0,110	1,701
Bruges à Blankenberghe	0,365	0,595	0,889	»	1,849
Centre et Baume à Marchienne	0,023	0,069	0,376	»	0,468
Chimay.	0,029	0,095	0,531	»	0,655
Gand à Bruges par Eecloo	»	»	»	»	1,017
Grand-Central Belge	0,128	0,208	0,603	»	0,939
Manage à Wavre	0,038	0,174	0,739	»	0,951
Manage à Piéton	0,0007	0,002	0,018	»	0,021
Liége à Maestricht	0,157	0,354	0,105	»	1,616
Lierre à Turnhout	0,077	0,252	0,975	»	1,304
Luxembourg (Grande Cie du). Ligne ancienne .	0,097	0,205	0,289	»	0,591
Luxembourg (Grande Cie du). Ligne de l'Ourthe.	0,074	0,133	0,404	»	0,611
Pepinster à Spa	0,957	0,757	1,761	0,123	3,598
(Compagnies diverses)	0,111	0,230	0,483	0,008	0,837
Charleroi à la frontière de France	0,240	0,201	0,336	»	0,777
Liége à Namur et à Givet.	0,283	0,270	0,524	»	1,077
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain	0,185	0,085	0,219	0,003	0,492
(Lignes nord belges)	0,259	0,226	0,438	0,000	0,923
Moyennes générales (1). . .	0,214	0,243	0,610	0,021	1,093

(1) Non compris la Société d'exploitation.

Digitized by Google

par train-kilomètre. — Année 1866.

BAGAGES TAXÉS				ANIMAUX.					RECETTE générale.
Au minimum.	Au poids.	Finances.	Équipages.	Grande vitesse.	Petite vitesse. 1re catégorie.	Petite vitesse. 2e catégorie.	Petite vitesse. 3e catégorie.	Recette TOTALE.	
0,007	0,043	0,019	0,001	0,005	0,003	0,004	0,040	0,052	1,425
»	0,051	»	0,0004	»	»	»	»	0,070	1,099
»	0,041	»	»	»	»	»	»	0,069	1,811
»	0,049	0,007	0,002	»	»	»	»	»	1,907
0,005	0,003	0,003	0,000	0,0002	0,0003	0,0004	0,008	0,009	0,488
»	0,016	0,006	0,0004	»	»	»	»	0,025	0,702
»	0,008	»	»	»	»	»	»	0,052	1,077
»	0,043	0,007	0,001	0,005	»	0,026	»	(2) 0,031	1,021
»	0,015	0,003	»	0,0005	0,003	0,002	0,007	0,012	0,981
»	0,000	0,002	»		»	»	»	»	0,023
»	0,009	0,003	0,0003	0,012	»	0,008	»	(3) 0,020	1,708
0,010	0,020	0,008	»	»	0,007	0,007	0,009	0,023	1,365
0,003	0,018	0,002	0,001	0,002	0,002	0,004	0,047	0,055	0,670
0,003	0,017	0,004	»	0,0002	0,0005	0,001	0,005	0,007	0,642
0,084	0,127	0,030	0,005	0,018	0,002	0,002	0,004	0,026	3,870
	0,032	0,005	0,001	0,002	0,0002	0,003	0,035	0,040	0,915
»	0,063	0,020	0,003	»	»	»	»	0,015	0,878
»	0,05	0,015	0,001	»	»	»	»	0,025	1,174
»	0,021	0,001	0,0002	»	»	»	»	0,003	0,517
»	0,057	0,001	0,001	»	»	»	»	0,019	1,001
»	0,005	0,002	0,001	0,003	0,002	0,003	0,038	0,054	1,155

(2) Fr. 0,005 pour la grande vitesse et fr. 0,026 pour la petite vitesse.
(3) Fr. 0,012 pour la grande vitesse et fr. 0,008 pour la petite vitesse.

Digitized by Google

Recette moyenne des transports

N° XVII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIES.			
	Express.		Grande vitesse.	
	Au minimum.	Au poids.	Au minimum.	Au poids.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	0,037	0,004	0,027	0,181
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	0,002	»	0,114
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	»	0,072	»	0,117
Centre et Baume à Marchienne	0,003	0,004	0,012	0,022
Chimay	»	0,002	»	0,072
Gand à Bruges par Eeclo	»	»	»	»
Grand Central Belge	0,019	0,004	0,030	0,130
Manage à Wavre	0,039	0,001	0,065	0,025
Manage à Piéton	0,004	»	0,002	0,003
Liége à Maestricht	»	0,008	»	0,045
Lierre à Turnhout	0,023	0,015	0,036	0,173
Luxembourg (Grande Cie du). Ligne ancienne	0,007	0,001	0,037	0,030
Luxembourg (Grande Cie du). Ligne de l'Ourthe	0,002	0,003	0,007	0,039
Pepinster à Spa	0,045	0,024	0,049	0,153
(Compagnies diverses)	0,012	0,004	0,003	0,071
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	0,130
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	0,141
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain	»	»	»	0,012
(Lignes Nord-Belges)	»	»	»	0,117
Moyennes générales (1)	0,003	0,004	0,025	0,136

(1) Non compris la Société d'exploitation.

(2) Les calculs sont établis sur le parcours total des trains de toute nature. Si on établissait le calcul pour les voyageurs, le bagages et le tarif n° 1, sur le parcours des trains de voyageurs seulement, on aurait 2,564 fr. pour la recette brute d'un train kilomètre-voyageur.

Digitized by Google

par train-kilomètre. — Année 1866.

MARCHANDISES.						TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	RECETTE générale du tableau précédent.	TOTAL général des recettes.
Petite vitesse.					Frais accessoires.				
Expéditions taxées au minimum.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.					
0,021	0,293	0,238	0,195	1,088	0,096	2,180	0,125	1,425	3,730
»	0,164	0,224	0,805	0,289	0,128	1,726	0,367	1,099	3,192
»	»	»	»	»	»	0,872	0,057	1,811	2,740
»	0,027	0,034	0,213	»	»	0,463	0,241	1,907	2,611
»	0,050	0,105	0,972	1,782	»	2,953	0,359	0,488	3,800
»	0,097	0,160	0,177	1,976	0,150	2,634	0,349	0,702	3,685
»	»	»	»	»	»	0,357	0,021	1,077	1,455
0,003	0,192	0,151	0,584	1,821	0,076	3,010	0,045	1,021	4,076
0,003	0,070	0,108	0,176	1,005	0,049	1,542	0,371	0,981	2,894
0,011	0,081	0,136	0,290	2,709	0,028	3,270	»	0,023	3,293
»	0,108	0,076	0,148	0,882	0,022	1,289	0,052	1,708	3,049
»	0,258	0,168	0,053	0,039	0,136	0,901	0,035	1,365	2,301
0,015	0,132	0,218	0,323	1,268	0,018	2,049	0,070	0,670	2,789
0,010	0,068	0,039	0,137	0,084	0,036	1,325	0,008	0,642	1,975
»	0,216	0,288	0,499	0,764	0,260	2,298	0,222	3,870	6,390
0,008	0,143	0,171	0,455	1,367	0,049	2,181	0,105	0,915	3,201
»	»	»	4,427	»	0,006	4,563	0,744	0,878	6,185
»	»	»	2,614	»	0,005	2,760	0,130	1,174	4,064
»	»	»	4,234	»	»	4,246	0,124	0,517	4,887
»	»	»	3,223	»	0,001	3,341	0,243	1,001	4,585
0,015	0,210	0,190	0,595	1,075	0,078	2,295	0,129	1,155	3,579

En calculant les autres recettes, non compris les produits extraordinaires, sur le parcours des trains de marchandises, on obtenait 4,852 fr. pour la recette d'un train-kilomètre-marchandises. (*Voir* plus loin la dernière colonne du tableau XXII.)

Digitized by Google

DÉPENSES D'EXPL

§ Ier. — Administration Centrale et frais généraux.

N° XVIII.

CHEMINS DE FER.	Allocations et dépenses des membres de l'administration.	Traitem. et dépenses du personnel de la direction et de l'administration centrale.	Traitem. et dépenses du personnel de la comptabilité et du contrôle.	Fournitures de bureau, impressions, coupons, publications, annonces, abonnements.	Chauffage, éclairage, consommations et frais divers.	Loyers, contributions, assurance contre incendie, surveillance du gouvernement.	Dépenses extraordinaires et imprévues; escompte, commissions et intérêts.	TOTAL des dépenses du § 1er
État Belge (réseau exploité par l') (1)	»	»	»	»	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	»	17 789	14 261	13 426	840	8 118	(2) 8 861	63 2
Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren.	18 000	(3) 16 040	(4) 10 520	8 406	2 137	16 347	(5) 10 652	82 1
Bruges à Blankenberghe	3 541	5 348	2 318	1 931	789	4 287	(6) — 3 242	14 9
Centre et Baume à Marchienne	12 500	25 987	18 907	(7) 25 010	»	10 188	4 520	96 0
Chimay	9 150	8 481	7 357	3 809	1 382	1 059	6 608	37 8
Gand à Bruges par Eecloo	9 000	11 825	(8) 2 700	7 134	473	4 021	65	35 9
Grand-Central Belge	»	225 023	77 266	106 450	12 539	17 863	(9) — 61 641	377 7
Manage à Wavre et Piéton.	»	19 209	5 036	5 800	3 168	6 995	1 310	41 5
Liége à Maestricht	»	7 000	23 182	10 702	2 596	3 660	458	47 5
Lierre à Turnhout	6 000	25 828	11 700	4 808	1 782	4 009	1 214	55 3
Luxembourg (Grande Cie du)	(10) 86 891	(11) 70 795	(12) 57 106	71 913	7 424	41 820	10 202	346 1
Pepinster à Spa	8 579	6 000	4 255	(13) 865	3 973	4 596	1 855	30 1
Totaux partiels.	153 661	439 385	234 677	261 154	37 083	122 963	— 19 138	1 229 7
Charleroi à la frontière de France	2 500	27 836	47	8 858	20	2 234	859	42 3
Liége à Namur et à Givet	»	72 070	95	24 130	2 206	2 983	10 372	111 8
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	»	33 022	»	4 091	»	24 219	1 795	63 1
Totaux partiels.	2 500	132 928	142	37 079	2 226	29 436	13 026	217 3
Totaux généraux.	156 161	572 313	234 819	298 233	39 309	152 399	— 6 112	1 447 1

Digitized by Google

ATION EN 1866.

§ 2. — Voies et bâtiments.

Traitements et dépenses des ingénieurs et de leur personnel de bureau, conducteurs, surveillants.	SALAIRES des gardes-routes et pontonniers.	SALAIRES des poseurs ou piocheurs.	Entretien et renouvellement des voies et dépendances.	ENTRETIEN des ouvrages d'art, barrières, clôtures, terrassements.	ENTRETIEN des outils et ustensiles de la voie, consommations et frais divers.	ENTRETIEN des bâtiments et dépendances.	ENTRETIEN du mobilier ou matériel des bureaux et stations.	Service et entretien du télégraphe et de ses dépendances.	Reder. pour usage de stations communes. — Entretien non classé.	TOTAL des dépenses du § 2.
(1) »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
14 774	40 327	62 008	123 017	4 934	8 774	31 236	2 577	9 661	»	297 308
4 548	(2) 43 223	7 293	42 488	4 776	518	9 289	6 622	»	»	118 757
1 095	2 714	3 298	408	»	155	»	»	»	»	7 760
8 665	(3) 38 474	36 629	1 943	1 334	546	10 205	3 451	1 575	»	102 822
5 072	9 426	27 095	15 440	3 272	993	896	764	335	9 146	72 439
3 129	23 050	11 225	23 507	1 118	1 608	1 256	»	»	4 300	69 193
61 237	163 413	280 924	297 999	118 604	25 980	24 633	22 084	8 095	7 689	1 010 658
2 566	8 785	35 490	15 104	3 281	172	4 056	1 554	181	6 410	(1) 77 590
5 316	12 853	19 356	33 869	2 342	5 380	2 042	240	901	41 066	123 380
9 900	(5)	31 424	14 186	— 65	»	3 459	»	»	»	58 904
26 593	66 210	272 641	189 333	11 433	14 259	24 711	4 475	11 431	»	621 086
3 300	(6)	(7) 13 682	2 608	»	1 364	2 156	»	200	»	(8) 23 310
146 195	408 475	801 065	759 902	151 029	59 758	113 939	41 773	32 379	68 611	2 583 216
16 941	8 524	49 254	56 416	(9) 1 368	12 111	(10) 15 812	»	(11) 7 704	37 400	205 530
54 579	69 906	222 588	213 203	(9) 5 430	12 894	(10) 21 405	»	(11) 26 842	127 445	754 382
20 640	(12)	74 556	55 736	(9) 559	1 988	(10) 2 403	»	(11) 1 095	484	158 061
92 160	78 520	346 398	325 355	7 357	26 993	39 620	»	36 241	165 329	1 117 973
238 355	486 995	1 147 463	1 085 347	158 386	86 751	153 559	41 773	68 620	233 940	3 701 189

Digitized by Google

DÉPENSES D'EXP

§ 3. — Traction.

N° XIX.

CHEMINS DE FER.	Traitements et dépenses des ingénieurs et de leur personnel de bureau.	Salaires, indemnités et primes des machinistes et chauffeurs.	Salaires des nettoyeurs, visiteurs et du personnel des dépôts ou remises.	Service hydraulique. Salaires, consommations et entretien.	Chauffage des locomotives. Combustible, consommation, manutention, transports, droits, etc.	Chauffage, éclairage et graissage des trains. Graissage des voitures et des locomotives.	Entretien du matériel et des bâtiments. Matériel du matériel en outre des dépenses imprévues.
État Belge (réseau exploité par l'État).	»	»	»	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.	(2) 12 484	38 719	(3) 19 443	»	96 498	33 797	11 467
Anvers à Gand par St-Nicolas et Lokeren.	3 600	16 167	8 365	»	39 614	6 807	»
Bruges à Blankenberghe	»	2 670	4 783	400	11 751	2 264	»
Centre et Baume à Marchienne	21 722	58 557	»	16 177	132 473	48 231	574
Chimay	2 230	9 770	6 705	73	20 578	9 901	3 571
Gand à Bruges par Eeckloo	»	11 890	»	350	18 420	4 582	1 335
Grand-Central Belge	36 528	223 657	120 636	49 551	518 660	193 788	40 14[illegible]
Manage à Wavre et Piéton	3 735	12 001	3 000	»	50 297	15 835	3 470
Liége à Maestricht	1 473	13 205	8 856	477	18 449	8 339	2 9[illegible]
Lierre à Turnhout	5 840	7 647	3 379	»	25 839	7 406	»
Luxembourg (Grande Cie du)	21 557	247 594	19 193	18 842	911 662	207 942	1 [illegible]
Pepinster à Spa	»	8 275	8 528	»	22 916	7 720	
Totaux partiels	109 249	650 132	202 888	86 070	1 867 147	546 562	64 109
Charleroi à la frontière de France	2 530	52 617	16 160	1 893	82 127	23 583	3 4[illegible]
Liége à Namur et Givet	25 642	150 383	54 259	7 665	170 344	48 957	9 6[illegible]
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	8 797	33 416	10 866	3 485	50 281	18 000	2 3[illegible]
Totaux partiels	36 969	236 416	81 285	13 043	302 752	90 520	14 777
Totaux généraux	146 218	886 548	284 173	99 113	2 169 899	637 082	79 6[illegible]

Digitized by Google

ATION EN 1866.

§ 4. — Entretien du matériel.

Dépenses non classées.	Frais de navigation.	TOTAL des dépenses du § 3.	ENTRETIEN des locomotives et tenders.	ENTRETIEN des voitures et waggons de l'administration.	ENTRETIEN des voitures et waggons étrangers.	ENTRETIEN des bâches.	ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT des bateaux.	ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT du matériel fixe, mobilier et outillage des ateliers. — Dépenses non classées.	Emploi du matériel roulant en service mixte.	TOTAL des dépenses du § 4.
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	212 407	81 130	78 446	»	»	»	31 966	69 221	260 763
»	(1) 38 204	112 867	14 134	19 678	»	»	»	9 045	»	42 857
»	»	21 868	2 045	2 100	»	»	»	65	553	4 763
25 702	»	303 436	87 745	81 156	»	739	»	1 387	»	171 027
»	»	52 821	17 707	20 443	911	482	»	»	»	39 543
27 200	166 526	63 927	»	»	»	»	»	»	»	(1) 49 751
15 478	»	4 364 973	408 434	384 058	21 375	20 870	53 286	»	»	888 023
4 179	»	92 517	29 934	29 595	310	»	»	778	»	(2) 60 617
»	»	53 749	11 095	15 100	548	286	»	899	»	27 928
»	»	50 111	26 796	16 823	»	»	»	2 536	1 189	47 344
13 478	»	1 441 659	378 332	328 045	»	»	»	37 505	209 314	953 196
»	»	47 439	13 373	»	»	»	»	»	»	13 373
86 037	204 780	3 817 774	1 070 725	975 444	23 144	22 377	53 286	84 181	280 277	2 509 434 49 751
»	»	182 262	77 450	66 911	»	»	»	49	»	144 410
»	»	466 304	177 172	265 012	»	»	»	632	73 720	516 536
»	»	127 196	41 441	38 998	»	»	»	330	»	80 769
»	»	757 762	296 063	370 921	»	»	»	1 011	73 720	741 715
86 037	204 780	4 593 536	1 366 788	1 346 365	23 144	22 377	53 286	85 192	353 997	3 251 149 49 751

Digitized by Google

DÉPENSES D'EXPLO

§ 5. — Servic

N° XX.

CHEMINS DE FER.	Traitements et dépenses des chefs de service et de leur personnel de bureau.	Traitements, indemnités, primes et dépenses du personnel des trains.	Traitements et dépenses des chefs et employ des stations.
État Belge (réseau exploité par l') (1)	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	6 660	27 482	42 449
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	(3)	11 613	17 523
Bruges à Blankenberghe	»	1 737	4 680
Centre et Baume à Marchienne	7 835	28 267	74 681
Chimay	4 843	4 265	22 376
Gand à Bruges par Eecloo	»	6 267	12 058
Grand-Central Belge	26 079	191 377	233 097
Manage à Wavre et Piéton	1 425	8 342	14 244
Liége à Maestricht	»	5 864	18 425
Lierre à Turnhout	(5)	5 576	14 049
Luxembourg (Grande Compagnie du)	43 865	122 146	129 956
Pepinster à Spa	»	3 780	8 320
Totaux partiels	90 707	416 716	591 858
Charleroy à la frontière de France	»	47 180	42 591
Liége à Namur et à Givet	»	79 873	125 369
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	»	31 815	(11)
Totaux partiels	»	158 868	167 960
Totaux généraux	90 707	575 584	759 818

Digitized by Google

TION EN 1866.

s transports.

Salaire du personnel ouvrier des stations.	Frais de manœuvres par chevaux et locomotives.	Chauffage et éclairage des stations.	Consommations et frais divers.	Pertes et avaries sur transports et procédures y relatives.	Redevances pour le service des stations communes. — Dépenses non classées.	TOTAL des dépenses du § 3.
»	»	»	»	»	»	»
49 665	»	7 545	(4) 16 286	1 968	»	152 055
59 442	»	14 586	(4) 29 479	»	»	132 643
3 083	1 850	642	1 085	»	3 600	16 677
57 645	775	19 720	33 133	3 492	»	225 548
9 831	»	2 747	9 240	7 362	22 958	83 622
14 900	3 608	1 522	6 434	442	9 000	54 231
449 063	219 607	51 632	11 733	29 720	18 433	1 230 741
23 235	»	4 975	9 115	751	17 574	79 661
19 816	»	3 950	3 882	6 005	25 500	83 442
12 257	»	2 451	(6) 7 569	»	»	41 902
133 676	47 490	29 343	(7) 53 690	(8) 131 002	163 000	854 168
8 650	»	(9) 5 182	(10) 1 856	»	5 480	33 268
841 263	273 330	144 295	183 502	186 742	265 545	2 993 958
52 684	»	16 250	11 161	277	»	170 143
159 386	»	36 088	62 422	18 361	»	481 499
81 432	35 957	6 704	1 738	225	»	157 871
293 502	35 957	59 042	75 321	18 863	»	809 513
1 134 765	309 287	203 337	258 823	205 605	265 545	3 803 471

Digitized by Google

Dépenses totales d'exploitation

N° XXI.

CHEMINS DE FER.	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiments.	Traction.	Entretien du matériel.
État Belge (réseau exploité par l')	702 304	5 787 085	9 433 960	
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	63 295	297 308	212 407	260 763
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	82 111	118 757	112 867	42 357
Bruges à Blankenberghe	14 972	7 760	21 888	4 703
Centre et Baume à Marchienne	98 072	102 822	303 436	171 027
Chimay	37 846	72 439	52 821	39 543
Gand à Bruges par Eeeloo	35 198	69 193	63 927	49 751
Grand-Central Belge	377 500	1 010 658	1 364 973	888 025
Manage à Wavre et Piéton	41 578	77 599	92 517	60 617
Liége à Maestricht	47 508	123 380	53 749	27 928
Lierre à Turnhout	55 341	58 904	50 111	47 344
Luxembourg (Grande Cie du) Ligne ancienne	(3) 270 134	(4) 619 011	(5) 1 370 261	973 196
Pepinster à Spa	30 123	23 310 (8) 49 790	47 439	13 353
(Compagnies diverses)	1 162 768	2 630 931	3 746 376	2 559 185
Société anonyme d'exploitation	474 197	399 300	598 221	473 787
Charleroi à la frontière de France	42 354	205 530	182 262	144 410
Liége à Namur et Givet	111 856	754 382	466 304	516 596
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	63 127	158 061	127 196	80 709
(Lignes Nord-belges)	217 337	1 117 973	775 762	741 715
Résultats généraux	2 616 666	9 935 289	14 554 319	3 774 087

Digitized by Google

et rapport pour cent, en 1866.

Service des transports.	TOTAL des dépenses.	RAPPORT P. C. DES DÉPENSES PARTIELLES A LA DÉPENSE TOTALE				
		Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiment.	Traction.	Entretien du matériel.	Service des transports.
6 086 294	(1) 22 009 703	3,45	26,22	42,75		27,58
152 055	(2) 985 828	6,42	30,16	21,55	26,45	15,42
132 643	489 235	16,75	24,28	23,08	8,77	27,12
16 677	66 039	22,67	11,75	33,12	7,21	25,25
225 548	900 905	10,89	11,41	33,68	18,98	25,04
83 622	286 271	13,22	25,31	18,45	13,81	29,21
54 231	272 300	12,93	25,41	23,48	18,27	19,91
1 230 741	4 871 895	7,75	20,74	28,62	18,23	25,26
79 661	351 972	11,81	22,05	26,29	17,22	22,63
83 442	336 097	14,16	36,71	15,99	8,31	24 83
41 902	253 602	21,82	23,23	19,76	18,67	16,52
6 795 372	(7) 4 016 974	6,95	15,41	34,51	23,73	19,80
33 268	197 303	15,27	11,81 25,24	24,04	6,78	16,86
2 929 162	13 028 421	8,92	20,20	28,76	19,64	22,48
230 547	2 176 052	21,80	18,35	27,49	21,77	10,59
170 143	744 090	5,09	27,60	24,47	19,39	22,85
481 499	2 330 577	4,80	32,37	20,01	22,16	20,66
157 871	587 024	10,75	26,92	21,67	13,76	26,90
809 513	3 662 300	5,94	30,53	21,18	20,25	22,10
10 055 516	40 936 476	6,39	24,27	35,55	9,22	24,57

Digitized by Google

Dépenses totales d'exploitation par kilomètre

N° XXI (*suite*).

CHEMINS DE FER.	PAR KILOMÈTRE DE VO			
	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiments.	Traction.	Entretien du matériel.
État Belge (réseau exploité par l')	965	7 325	11 942	
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	680	3 197	2 284	2 804
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	1 642	2 375	2 258	857
Bruges à Blankenberghe	998	517	1 458	318
Centre et Baume à Marchienne	1 290	1 353	3 993	2 250
Chimay	642	1 228	896	671
Gand à Bruges par Eecloo	733	1 442	1 332	1 036
Grand-Central Belge	790	2 114	2 855	1 858
Manage à Wavre et Piéton	815	1 522	1 814	1 189
Liége à Maestricht	1 586	4 113	1 792	931
Lierre à Turnhout	1 496	1 502	1 354	1 280
Luxembourg (G^de Cie du) ligne ancienne	1 019	2 259	5 001	3 479
Pepinster à Spa	2 510	1 943 4 149	3 953	1 115
(Compagnies diverses)	951	2 151	3 063	2 093
Société anonyme d'exploitation	1 529	1 288	1 930	1 528
Charleroy à la frontière de France	1 366	6 630	5 880	4 058
Liége à Namur et à Givet	888	5 987	3 701	4 099
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain	1 372	3 436	2 765	1 756
(Lignes Nord-belges)	1 071	5 507	3 822	3 654
Résultats généraux	1 036	3 933	5 762	1 494

Digitized by Google

exploité et par train-kilomètre.

XPLOITÉ.		PAR TRAIN-KILOMÈTRE.					
Service des transports.	Total.	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiments.	Traction.	Entretien du matériel.	Service de transports.	Total.
7 704	27 936	0,075	0,565	0,921		0,595	2,156
1 635	10 600	0,171	0,800	0,576	0,707	0,412	2,672
2 653	9 785	0,259	0,373	0,355	0,134	0,417	1,538
1 112	4 403	0,332	0,172	0,485	0,105	0,370	1,464
2 968	11 854	0,219	0,229	0,677	0,384	0,503	2,012
1 415	4 852	0,330	0,632	0,461	0,345	0,729	2,497
1 130	5 673	0,158	0,310	0,287	0,223	0,243	1,221
2 575	10 192	0,176	0,471	0,636	0,414	0,573	2,270
1 362	6 902	0,198	0,370	0,441	0,289	0,379	1,677
2 781	11 203	0,278	0,721	0,314	0,163	0,487	1,963
1 132	6 854	0,499	0,531	0,451	0,427	0,377	2,285
2 903	14 661	0,095	0,211	0,409	0,326	0,272	1,373
2 772	16 442	0,563	0,434 0,929	0,886	0,249	0,621	3,682
2 895	10 653	0,163	0,360	0,525	0,350	0,410	1,826
744	7 019	»	»	»	»	»	»
5 489	24 023	0,119	0,578	0,513	0,406	0,479	2,095
3 822	18 497	0,090	0,610	0,377	0,418	0,389	1,884
3 432	12 761	0,197	0,492	0,396	0,252	0,492	1,829
3 987	18 041	0,114	0,584	0,406	0,387	0,423	1,914
3 981	16 206	0,111	0,494	0,724	0,171	0,509	2,009

Digitized by Google

Dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État Belge. — Année 1866.

N° XVIIIbis XIXbis XXbis.

NATURE DE LA DÉPENSE PAR SERVICE	Montant de la dépense par article du budget.	Rapport à la dépense TOTALE.
SERVICES EN GÉNÉRAL (1).	Francs.	P. C.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	109 709	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	76 650	
Matériel et fournitures de bureau	499 805	
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	20 000	
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	24 418	
RÉGIE (2).	730 582	3,31
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	31 782	0,14
Total.	762 364	
VOIES ET TRAVAUX.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	364 271	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	2 704 056	
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	1 872 715	
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers	846 043	
Total.	5 787 085	26,22
TRACTION ET MATÉRIEL.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	299 265	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	3 455 749	
Primes d'économie et de régularité	67 216	
Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	2 519 958	
Entretien, réparation et renouvellement du matériel	3 091 772	
Total.	9 433 960	42,75
TRANSPORTS.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	2 206 632	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois et des manœuvres	1 972 975	
Frais d'exploitation	1 056 123	
Camionnage	710 568	
Pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer	139 996	
Total.	6 086 294	27,58
Total général.	22 069 703	100,00

Digitized by Google

Dépenses d'exploitation de la Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.

N° XVIIIbis XIXbis XXbis.

CHEMINS DE FER.	Traitements, salaires et fournitures de bureau.	Entretien des lignes, bâtiments et mobilier.	Traction, magasin, service hydraulique.	Entretien du matériel.	Frais divers, stations mixtes, télégraphe, avaries, camionnage, remises sur transports.	TOTAL des dépenses.
Flandre occidentale	235 768	188 236	265 531	208 724	42 016	940 275
Gand à Selzaete	16 504	19 965	21 060	15 685	15 817	89 031
Hainaut et Flandres	114 764	86 786	172 243	101 536	138 458	613 787
Lichtervelde à Furnes	47 438	20 960	38 608	20 189	4 289	131 474
Tamines à Landen	59 724	83 303	100 779	127 652	29 967	401 485
Totaux des dépenses	474 197	399 300	598 221	473 787	230 547	2 176 052
RÉSULTATS PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.						
Flandre occidentale	1 949	1 556	2 194	1 725	347	7 771
Gand à Selzaete	899	1 051	1 108	826	832	4 686
Hainaut et Flandres	1 350	1 021	2 026	1 195	1 629	7 221
Lichtervelde à Furnes	1 395	616	1 136	594	126	3 867
Tamines à Landen	1 171	1 634	1 976	2 503	588	7 872
Moyenne générale	1 529	1 288	1 930	1 528	744	7 019
RÉSULTATS PAR JOUR-KILOMÈTRE.						
Flandre occidentale	5,34	4,26	6,01	4,73	0,95	21,29
Gand à Selzaete	2,38	2,88	3,04	2,26	2,28	12,84
Hainaut et Flandres	3,70	2,80	5,55	3,27	4,46	19,78
Lichtervelde à Furnes	3,82	1,69	3,11	1,63	0,34	10,59
Tamines à Landen	3,21	4,48	5,41	6,86	1,61	21,57
Moyenne générale	4,19	3,53	5,28	4,19	2,04	19,23

CHEMINS DE FER.	TRAITEMENTS DU PERSONNEL.						Salaires des ouvriers.
	Direction et mouvement.	Service du contrôle.	Service des trains.	Service des stations.	Voie et traction.	TOTAL. (Francs.)	
Flandre occidentale	27 213	18 068	46 037	38 739	17 254	147 311	75 437
Gand à Selzaete	1 728	1 765	2 040	3 236	1 664	10 433	4 958
Hainaut et Flandres	8 590	7 127	19 112	32 910	13 150	80 889	31 271
Lichtervelde à Furnes	(1)	8 562	4 288	4 080	7 116	24 046	22 620
Tamines à Landen	3 000	4 795	6 000	7 800	10 947	32 542	24 975
Totaux	40 531	40 317	77 477	76 765	50 131	295 221	159 270

(1) Les frais de la direction et du mouvement sont compris dans ceux de la Flandre occidentale (27,213 fr.), qui renseigne la dépense pour les deux Compagnies.

Digitized by Google

Résumé comparatif des recettes, des dépense

N° XXII.

CHEMINS DE FER.	RÉSULTATS PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.					
	Recettes.		Dépenses.		Bénéfices.	
	1866.	1865.	1866.	1865.	1866.	1865.
État Belge (réseau exploité par l')	48 340	51 160	27 936	26 231	20 404	24 929
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	12 665	13 741	10 600	10 518	2 065	3 223
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	17 435	18 601	9 785	9 297	7 650	9 304
Bruges à Blankenberghe	7 852	9 858	4 403	4 542	3 449	5 316
Centre et Baume à Marchienne	23 541	19 988	11 854	9 284	11 687	10 704
Chimay	7 161	6 979	4 852	4 787	2 309	2 192
Gand à Bruges par Eeeloo	6 757	7 140	5 673	5 141	1 084	1 999
Grand-Central Belge	18 513	19 436	10 192	11 472	8 321	7 974
Manage à Wavre	13 197	11 843	6 902	7 597	6 295	4 246
Manage à Piéton	7 520	»	»	»	»	»
Liége à Maestricht	17 398	16 660	11 203	10 882	6 195	5 778
Liégeois-Limbourgeois	»	11 350	»	8 016	»	3 334
Lierre à Turnhout	6 900	7 716	6 843	6 299	57	1 417
Luxembourg (G. Cie du) — Ligne ancienne	33 687	31 606	14 661	15 100	19 026	16 506
Luxembourg (G. Cie du) — Ligne de l'Ourthe	9 917	»	»	»	»	»
Pepinster à Spa	28 528	27 118	16 442	15 980	12 086	11 138
(Compagnies diverses)	18 725	18 023	10 651	10 334	8 074	7 689
Société anonyme d'exploitation	13 356	»	7 019	»	6 337	»
Charleroi à la frontière de France	70 908	70 212	24 023	22 878	46 885	47 334
Liége à Namur et à Givet	39 878	38 982	18 497	16 552	21 381	22 430
Mons à Haumont et à Saint Ghislain	34 109	35 660	12 761	12 474	21 348	23 186
(Lignes Nord-belges)	43 310	43 088	18 041	16 655	25 289	26 432
Résultats généraux	29 644	30 832	16 205	15 987	13 439	14 845

Digitized by Google

des bénéfices de l'exploitation. — Années 1866 et 1865.

RÉSULTATS PAR TRAIN-KILOMÈTRE.						RAPPORT P. C. des Dépenses aux Recettes.	
Recettes.		Dépenses.		Bénéfices.			
1866.	1865.	1866.	1865.	1866.	1865.	1866.	1865.
3,730	4,421	2,156	2,269	1,574	2,152	57,8	51,3
3,192	3,435	2,672	2,630	0,520	0,805	83,7	76,5
2,740	3,236	1,538	1,618	1,202	1,618	56,1	50 0
2,611	2,998	1,464	1,381	1,147	1,617	56,1	46,1
3,800	3,937	2,012	2,008	1,788	1,929	52,9	51,0
3,685	3,266	2,497	2,240	1,188	1,026	67,8	68,6
1,455	1,619	1,221	1,166	0,234	0,453	84,0	72,0
4,076	3,725	2,270	2,200	1,806	1,525	55,7	59,0
2,894	2,629	1,677	1,599	1,217	1,030	65,0	60,8
3,293	»	»	»	»	»	»	»
3,049	2,959	1,963	1,933	1,086	1,026	64,4	65,3
»	2,412	»	1,702	»	0,710	»	70,6
2,301	2,557	2,282	2,088	0,019	0,469	99,2	81,6
2,789	3,105	1,373	1,485	1,416	1,620	54,4	47,8
1,975	»	»	»	»	»	»	»
6,300	6,571	3,682	3,872	2,708	2,699	57,6	59,5
3,201	3,262	1,790	1,870	1,411	1,392	57,1	57,3
»	»	»	»	»	»	»	»
6,185	5,156	2,095	1,680	4,090	3,476	33,9	32,6
4,064	3,487	1,884	1,480	2,180	2,007	46,4	42,5
4,887	4,830	1,829	1,690	3,058	3,140	37,4	35,0
4,585	4,010	1,914	1,550	2,671	2,460	41,6	38,7
3,579	3,896	2,010	2,020	1,569	1,876	55,4	51,9

Digitized by Google

Recettes, dépenses et bénéfices de l'exploitation par jour-kilomètre. — Année 1866.

N° XXIII.

CHEMINS DE FER.	RECETTES BRUTES. Voyageurs.	Bagages.	Équipages et animaux.	Total.	Marchandises. Messag. Express.	Messag. Grande vitesse.	Petite vitesse, frais accessoires et finances.	Recettes extraordinaires.	TOTAL des recettes brutes.	TOTAL des dépenses de l'exploitation.	BÉNÉFICES comparés 1866.	1865.
État Belge (sa quote part)	12,73	1,70	1,85	46,28	1,11	6,81	62,88	4,38	121,76	»	»	»
Dendre-et-Waes	15,26	0,19	0,16	15,61	0,42	3,11	26,78	0,33	46,25	»	»	»
Hal à Ath et Tournai vers Lille	10,32	0,30	0,14	10,96	0,16	1,07	9,94	0,01	22,13	»	»	»
Tournai à Jurbise	14,57	0,38	0,28	15,23	0,24	1,48	35,90	0,01	52,86	»	»	»
(Exploitation de l'État.) Moyennes	46,25	1,76	1,90	49,91	1,48	7,38	69,24	4,43	132,44	76,54	55,90	68,29
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	10,62	0,15	0,77	11,94	1,27	»	17,50	3,49	34,70	29,04	5,66	8,83
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	29,65	0,72	1,20	31,57	»	15,20	»	1 »	47,77	26,81	20,96	25,49
Bruges à Blankenberghe	15,23	0,40	0,01	15,64	0,59	0,97	2,31	2 »	21,51	12,06	9,45	14,57
Centre et Baume à Marchienne	10,64	0,18	0,15	10,97	0,15	0,55	47,02	5,80	64,49	32,48	32,01	27,91
Chimay	3,48	0,08	0,14	3,70	0,01	0,39	13,66	1,86	19,62	13,29	6,33	6 »
Gand à Bruges par Eeclo	12,94	0,11	0,66	13,71	»	4,54	»	0,26	18,51	15,54	2,97	5,47
Grand-Central Belge	12,10	0,26	0,39	13,05	0,29	1,97	34,85	0,56	50,73	27,92	22,81	21,82
Manage à Wavre	11,88	0,19	0,15	12,22	0,49	1,15	17,66	4,64	36,16	23,52	12,64	11,50
Manage à Pieton	0,13	0,00	»	0,13	0,02	0,04	20,41	»	20,60	»	»	9,13
Liége à Maestricht	25,27	1,08	0,31	26,66	0,12	0,71	19,55	0,62	47,66	30,69	16,97	15,82
Louvre à Turnhout	10,72	0,21	0,19	11,15	0,45	2,07	4,95	0,28	18,90	»	»	3,68
Luxembourg (G. Cie du) — Ligne ancienne	19,53	0,72	1,85	22,50	0,30	2,20	65,38	2,31	92,29	50,25	42,04	45,31
Luxembourg (G. Cie du) — Ligne de l'Ourthe	8,40	0,28	0,10	8,78	0,08	0,62	17,58	0,11	27,17	»	»	»
Pepinster à Spa	57,02	3,34	0,49	60,85	1,09	3,21	32,61	3,52	101,28	58,37	42,91	30,52
(Compagnies diverses.) Moyennes	14,12	0,53	0,67	15,32	0,24	1,60	35,24	1,70	54,10	29,67	24,43	21,05
Société anonyme d'exploitation	13,88	0,23	0,32	14,43	0,26	1,39	12,71	7,80	36,50	19,23	17,36	»
Charleroi à la frontière de France	24,39	1,98	0,57	26,94	4,10	»	139,85	23,39	194,27	65,81	128,41	129,68
Liége à Namur et Givet	28,96	1,52	0,60	31,17	3,78	»	70,81	3,50	109,26	50,68	58,58	61,45
Mons à Hanmont et Saint Ghislain	9,41	0,40	0,07	9,88	0,22	»	81 »	2,35	93,45	34,06	58,49	63,52
(Lignes Nord belges.) Moyennes	23,84	1,33	0,53	25,70	3,02	»	83,66	6,28	118,66	49,43	69,23	72,42
Moyennes générales	25,20	0,95	1,00	27,15	0,63	3,60	47,86	3,69	82,93	44,75	38,18	40,68

(1) Voir plus loin pour le détail par Compagnie l'observation à l'appui de ce tableau n° XXIII.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION.

Recette moyenne (en francs) des transports par kilomètre de voie exploitée. — Année 1866.

Nos XVIbis et XXIIIbis.

CATÉGORIES DE TRANSPORTS.	Flandre occidentale.	Gand à Selzaete.	Hainaut et Flandres.	Lichtervelde à Furnes.	Tamines à Landen.	Moyennes.
Voyageurs	7 086	2 868	5 348	2 874	2 101	5 069
Bagages	132	27	75	43	26	83
Équipages et animaux	178	28	108	61	58	117
Marchandises : Grande vitesse	806	117	779	312	192	601
Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances	5 044	630	7 499	1 566	2 458	4 630
Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'Etat	911	27	893	51	(1)	608
Total par compagnie	14 157	3 607	14 702	4 907	4 835	(2) 11 117

Recettes, dépenses et bénéfices des exploitations par jour-kilomètre.

Voyageurs	19,41	7,86	14,65	7,87	5,76	13,89
Bagages	0,36	0,07	0,21	0,12	0,07	0,23
Équipages et animaux	0,49	0,07	0,29	0,17	0,16	0,32
Marchandises : Grande vitesse	2,23	0,32	2,13	0,86	0,53	1,65
Id. Petite vitesse, frais accessoires et finances	13,81	1,73	20,55	4,29	0,73	12,71
Recettes extraordinaires, non compris la garantie de l'Etat	2,49	0,07	2,45	0,14	(1)	1,66
Total des recettes brutes	38,79	10,12	40,28	13,45	13,25	30,46
Total des dépenses d'exploitation	21,29	12,84	19,78	10,59	21,57	19,23
Bénéfice par jour-kilomètre	7,50	— 2,72	20,50	2,86	— 8,32	(2) 11,23

(1) Non compris la recette exceptionnelle de 294,054 francs, provenant d'amendes payées par les entrepreneurs de la ligne pour des retards apportés dans la livraison du chemin de fer à l'exploitation.

(2) Recette de l'exploitation proprement dite, c'est-à-dire non compris 409,000 fr. de garantie d'intérêt de l'État pour la Flandre occidentale et Lichtervelde à Furnes, ni la somme précitée de 294,054 fr. de Tamines à Landen.

En comprenant ces sommes dans les produits, la recette moyenne kilométrique est de 13,556 francs en 1866.

Digitized by Google

N° XXIV. **Résumé des comptes de Profi**

CHEMINS DE FER.	RECETTES. Bénéfices de l'exploitation. Montant brut.	Quote-part à déduire.	Reste net.	Garantie de minimum d'intérêt.	Recettes diverses.	Total.	SOLDE antéri-
État Belge	16 119 271	(1) 3 752 750	12 366 521	»	(2) 120 542	12 487 063	(3) —18 437
Dendre-et-Waes	»	»	(8) 1 811 784	»	(9) 4 460	1 816 244	»
Hal à Ath et Tournai vers Lille	»	»	331 202	»	»	331 202	5
Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt	»	»	(13) 1 056 061	»	»	1 056 061	»
Mons à Manage (voir Namur à Liége et à Givet)	»	»	672 330	»	»	672 330	»
Totaux partiels	16 119 271	3 752 750	16 237 898	»	125 002	16 362 900	—18 431
Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen	192 058	(16) 130 344	61 714	»	(17) 81 002	142 716	237
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	382 520	»	382 520	»	»	382 520	12
Bruges à Blankenberghe	51 736	»	51 736	»	12 160	63 896	1
Centre et Baume à Marchienne	801 333	»	801 333	»	10 520	811 853	— 682
Chimay	136 235	»	136 235	»	(23) 66 306	202 541	— 35
Eecloo à Bruges	— 13 119	»	— 13 119	»	10 238	— 2 881	— 288
Eecloo à Gand	65 138	»	65 138	»	»	65 138	»
Flandre Occidentale	»	»	800 000	»	11 084	811 084	(26) 61
Grand-Central Belge. Exploitation commune	3 875 803	(29) 3 625 751	250 112	159 963	»	410 075	»
Grand-Central Belge. Anvers à Rotterdam	»	»	(31) 1 654 139	»	(32) 10 493	1 664 632	»
Grand-Central Belge. Est Belge	»	»	(35) 1 165 359	»	272	1 165 631	20
Grand-Central Belge. Entre-Sambre et Meuse	»	»	1 035 000	»	(37) 11 930	1 046 930	434
Hainaut et Flandres (40)	—		—	—	—	—	—
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	210 568	»	210 568	159 927	15 201	385 696	— 1
Lichtervelde à Furnes	»	»	228 000	— 482	(43) 8 660	236 178	(44) 6
Liégeois-Limbourgeois (46)	42 452	»	549 486	56 500	12 852	618 838	»
Liége à Maestricht	205 614	»	205 614	»	»	205 614	— 389
Lierre à Turnhout	1 711	»	1 711	168 707	(48) 29 390	199 808	»
Luxembourg (Gᵉ. Cᵉ du). Ligne ancienne	3 360 567	»	3 360 507	»	(49) 24 045	3 384 612	10 0
Luxembourg (Gᵉ. Cᵉ du). Ligne de l'Ourthe	515	»	515	334 827	»	335 342	
Pepinster à Spa	145 038	»	145 038	»	»	145 038	»
Totaux partiels	9 458 229	3 756 095	11 091 666	879 442	304 153	12 275 261	— 613
Charleroi à la frontière de France. Soc. concessionnaire.	1 453 447	»	1 453 447	»	(52) 45 208	1 498 655	»
Liége à Namur et Givet. Soc. concessionnaire.	2 684 101	1 000 000	1 000 000	»	»	1 714 404	»
Liége à Namur et Givet. Cᵉ du Nord			1 684 101	»	(56) 30 303		
Mons à Haumont. Soc. concessionnaire.	982 010	780 000	780 000 / 390 000	»	»	1 170 000	29 3
Mons à Haumont. Cᵉ du Nord			202 010	»	(57) 13 641	215 651	»
Totaux partiels. Réseau Belge	5 119 558	1 780 000	5 119 558	»	89 152	5 208 710	29 3
Totaux partiels. Sect. Franç. (pᵉ mém.)	»	»	390 000	»	»	390 000	»
Totaux généraux	30 097 058	9 288 845	32 830 122	879 442	518 307	34 236 871	—19 016

N. B. Les comptes de profits et pertes qui ne figurent pas dans ce tableau sont insérés dans l'*Annuaire* sous le titre des

Pertes au 31 décembre 1866.

DÉPENSES.											SOLDE
Dépenses diverses.	Redevances à d'autres chemins de fer.	Obligations. Intérêts.	Obligations. Amortissement.	Intérêts et dividendes aux actions privilégiées	Intérêts et dividendes aux actions ordinaires.	Amort. ou rachat d'actions privilégiées	Amort. ou rachat d'actions ordinaires.	Prélèvement au profit de l'administration.	Fonds de réserve.	TOTAL.	à nouveau.
(4) 341 733	»	(5) 6 888 000	(6) 2 575 736	»	»	»	»	»	»	9 805 475	(7) —15 755 826
(10) 16 831	»	366 000	123 000	»	1 310 323	»	»	»	»	1 816 244	»
(11) 85 028	»	»	»	(12) 390 000	»	»	»	»	»	475 028	— 138 217
(14) 59 511	»	»	»	375 000	502 567	45 000	25 000	48 983	»	1 056 061	»
29 276	»	»	»	292 000	333 029	»	18 025	»	»	672 330	»
532 379	»	7 254 096	2 698 736	1 057 000	2 145 919	45 000	43 025	48 983	»	13 825 138	—15 894 043
»	»	(18) 157 631	»	»	»	»	»	»	»	157 631	222 182
8 948	»	»	»	141 000	188 000	12 500	»	7 050	20 189	378 387	17 019
»	2 833	55 612	4 500	»	»	»	»	»	»	62 945	2 067
(19) 77 464	(20) 243 876	553 492	(21) 29 660	»	»	»	»	»	»	904 492	— (22) 775 460
(24) 19 668	»	132 201	18 000	»	»	»	»	»	»	169 869	— 2 687
(25) 261 331	»	104 220	10 500	»	»	»	»	»	»	376 051	— 667 561
»	»	50 535	5 500	»	»	»	»	»	»	65 035	100
(27) 174 814	»	144 622	18 500	192 500	309 378	»	»	»	(28) 15 853	855 667	16 999
(30) 362 060	35 685	»	»	»	»	»	»	12 330	»	410 075	»
(33) 19 669	(34) 533 386	219 306	89 500	»	761 512	»	»	22 152	17 258	1 662 873	1 759
(36) 132 253	250 995	660 368	95 500	7 425	»	»	»	»	»	1 155 541	30 579
(38) 40 947	»	375 050	34 950	274 877	310 000	»	»	»	(39) 17 563	1 053 387	428 183
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(41) 11 006	(42) 7 502	254 907	40 000	»	63 750	»	»	9 889	»	387 144	— 3 014
(45) 19 736	»	»	»	»	200 000	»	8 023	»	416	228 175	14 726
7 500	»	564 838	46 500	»	»	»	»	»	»	618 838	»
34 559	»	177 855	16 000	»	»	»	»	»	»	228 414	— (47) 412 593
6 000	»	»	»	»	172 000	»	»	1 800	20 008	199 808	»
(50) 69 849	»	1 661 605	120 250	»	1 500 000	»	»	»	»	3 351 704	3 054
		»	»	(51) 375 208	»	»	»	»	»	375 208	
»	»	45 288	8 500	»	91 250	»	»	»	»	145 038	»
1 245 804	1 083 367	5 166 020	537 860	991 010	3 595 890	12 500	8 023	53 221	91 987	12 786 282	—1 124 656
(53) 8 262	»	»	»	»	283 956	»	33 750	»	»	1 498 655	»
		(54) 752 456	(54) »	»	»	»	(55) 420 231	»	»		
(53) 17 330	»	(54) 1 000 000	»	»	»	»	»	»	»	2 714 404	»
		(55) 1 501 738	(54) »	»	»	»	(55) 195 336	»	»		
(58) 8 067	»	320 813	31 000	»	800 000	»	»	»	»	1 150 880	39 501
(53) 4 962	»	(54) 240 885	(54) »	»	»	»	(59) —30 196	»	»	215 651	»
38 621	»	3 815 892	31 000	»	1 083 956	»	619 121	»	»	5 198 590	39 501
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	390 000	»
1 816 804	1 083 367	16 236 608	3 267 596	2 048 010	6 825 965	57 500	670 069	102 204	91 987	32 000 010	—16 979 198

quels ils se rapportent. (Bassins houillers du Hainaut, page 415 ; Nord de la Belgique page 214 ; Société anonyme d'exploitation, page 230.

Bilans au 31 décembre 1866.

N° XXV.

CHEMINS DE FER.	LONGUEUR EN KILOMÈTRES		COMPTE DES DÉPENSES DE PREM				
			Dépenses de construction		Matériel, mobilier et outillag		
	totale construite.	moyenne exploitée.	totales.	par kilomètre construit.	Dépenses totales.	Par kilometr construit	Par kilometr exploi
Aix la-Chapelle à Maestricht-Hasselt-Landen.	65	93	(11) 18 023 955	277 292	(12) 2 794 506	42 992	30 0
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	50	50	(13) 5 169 406	103 388	(13) »	»	»
Bruges à Blankenberghe	13	15	(15) 1 635 656	125 319	(16) 283 675	21 821	18 9
Centre	57	76	(18) 20 055 780	351 856	(18) »	»	»
Baume à Marchienne	19		6 240 000	328 421	»	»	»
Chimay	58	50	9 444 249	162 832	975 719	16 823	16 5
Eecloo à Bruges	29	29	5 497 276	189 561	390 000	13 448	13 4
Eecloo à Gand	19	19	4 239 512	223 132	277 427	14 602	14 6
Flandre occidentale	121	121	(22) 14 988 850	123 875	(22) »	»	»
Grand Central Belge. — Exploitation commune	(468)	(478)	(25) 2 779 846	(173 183	5 757 493	46 539	45 7
Grand Central Belge. — Anvers à Rotterdam	118	119	(27a) 11 870 440	100 507	(27b) 3 400 000	28 813	28 6
Grand Central Belge. — Id. (Anvers à Hasselt)	»	»	(31) 5 705 324	121 259	(27c) 1 805 429	23 755	22 8
Grand Central Belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt	76	79	(31) 3 510 328		»		
Grand Central Belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Hérenthals	38	38	(31) 4 901 700	128 992	»	»	»
Grand Central Belge. — Est Belge	131	135	(32a. c. d e) 26 497 878	202 274	(32b) 7 262 834	55 441	53 8
Grand Central Belge. — Entre-Sambre-et-Meuse	105	107	(35) 25 784 303	245 565	3 554 457	33 852	33 21
Hainaut-et-Flandres	76	85	28 341 056	371 593	»	»	»
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	41	41	11 355 500	276 963	1 412 000	34 439	27 6
Manage à Piéton	10	10	3 200 000	320 000	»	»	
Lichtervelde à Furnes	34	34	4 716 357	138 716	283 643	8 343	8 34
Liégeois-Limbourgeois	110	85	28 138 452	236 363	»	»	»
Liége à Maestricht	30	30	7 523 323	250 777	1 108 722	36 957	36 9
Lierre à Turnhout	37	37	(40) 4 308 454	116 444	»	»	»
Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne ancienne	219	219	70 236 473	320 714	12 818 795	45 136	50 46
Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne de l'Ourthe	65	35	18 732 615	288 194			
Id. Emb. Bastogne, canal, propriétés, etc.	»	»	(47) 10 871 066	»	»	»	»
Pepinster à Spa	12	12	3 433 605	286 134	»	»	»
Totaux et moyennes des compagnies.	1 542	1 528	35 201 404	231 648	42 124 700	27 318	27 36

Digitized by Google

Résumé de l'actif.

TABLISSEMENT. Total du compte.	Par kilomètre construit.	Valeurs en portefeuille.	Approvisionnement en magasin.	Ports à recevoir et en caisse dans les stations.	Espèces et valeurs en caisse.	Banquiers débiteurs.	Comptes courants débiteurs.	Solde en pertes.	TOTAL de l'actif.
20 518 461	320 284	»	139 910	»	165 246	»	3 045 032	»	24 168 649
5 169 406	103 388	(14) 38 568	254 898	15 506	179	»	6 718	»	5 485 335
1 919 331	147 640	(17) 247 464	13 035	»	2 376	»	64 076	»	2 246 282
20 655 780	351 856	(19) 3 033 662	62 193	68 910	8 637	»	1 879 200	(20) 997 635	26 106 017
6 240 000	328 421	»	»	»	»	»	»	»	6 240 000
10 419 968	179 665	(21) 1 014 350	38 584	»	»	»	1 286 374	2 687	12 791 963
5 887 276	203 009	»	»	»	595	»	»	667 561	6 555 432
4 516 939	237 734	»	5 849	»	15 948	»	123 613	»	4 662 349
14 988 850	123 875	(23) 56 706	»	»	(24) »	83 946	133 333	»	15 262 835
8 537 339	219 722	»	(26) 1 718 071	544 644	98 688	267 405	824 057	»	11 990 204
22 781 193	129 410	(28) 30) 59 740 1 468 775 3 430 829	»	»	(29) 15 515	1 700	600	»	27 758 352
»	145 014	(27d)							
3 510 328		»	»	»	»	»	»	»	3 510 328
4 901 700	128 992	»	»	»	»	»	»	»	4 901 700
33 760 712	257 715	(33 4 726 700 3 509 171	»	»	6 273	»	(34) 258 012	»	42 320 868
29 338 760	279 417	(36) 621 500	» (33 f. g.)	»	»	434 854	»	»	30 395 114
28 341 056	371 592	»	»	»	95 375	»	441 664	»	28 878 095
12 413 000	311 402	(37) 41 287	126 929	»	9 424	»	117 552	3 014	13 065 506
3 200 000	320 000	»	»	»	»	»	»	»	3 200 000
5 000 000	147 059	»	»	»	2 619	124 552	8 077	»	5 135 248
28 138 452	236 373	(38) 12 025 300	»	1 432	10 550	»	418 438	»	40 594 372
8 632 045	287 734	»	»	»	»	»	»	(39) 412 593	9 044 638
4 308 454	116 444	»	»	»	540	64 610	565 776	»	4 939 380
112 658 949	396 666	(41) 17 828 050	2 091 407	»	»	771 670	2 476 806	»	135 826 971
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3 433 605	296 134	(42) 633 000	6 803	998	467	»	229 703	»	4 304 566
529 326 104	258 966	48 825 302	4 457 679	631 540	432 432	1 748 737	11 879 120	2 083 490	469 284 404

Digitized by Google

Bilans au 31 décembre 1866. —

N° XXV (*suite*).

CHEMINS DE FER.		LONGUEUR EN KILOMÈTRES. Totale construite.	Moyenne exploitée.	COMPTE DES DÉPENSES DE PREMI Dépenses de construction. Totales.	Dépenses de construction. Par kilomètre construit.	Matériel, mobilier et outillage. Dépenses totales.	Par kilomètre construit	Par kilomètre exploité
État Belge		569	560	186 310 000 (1)	327 434	52 657 657 (2)	92 544	66 65 (2)
Mons à Manage		33	33	18 297 500 (6)	554 469	» (7)	»	»
Dendre et Waes		108	108	22 000 000	203 704	350 (8)	19	1
Hal à Ath et Tournai vers Lille		44	41	13 000 000	295 454	»	»	»
Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt		66	48	12 500 000	189 394	»	»	»
Totaux et moyennes		820	790	252 107 500	307 448	52 658 007	64 217	66 65
Charleroi à la frontière de France.	Soc. concessionnaire.	27	31	11 026 982	408 407	»	»	»
	Cie du Nord	»	»	7 431 511	275 204	5 209 123 (43)	192 980	168 03
Liége à Namur et Givet.	Soc. concessionnaire.	123	126	18 450 000	303 150	»	»	»
	Cie du Nord	»	»	18 837 538		8 040 443 (44)	65 369	63 81
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain.	Société concess. — Section franç.	»	»	5 179 995	»	»	»	»
	Société concess. — Section belge.	46	46	8 905 541	227 669	2 236 464 (45)	62 163	62 16
	Cie du Nord	»	»	1 567 243		623 048		
Nord Belge. Comptabilité centrale		»	»	»	»	»	»	»
Totaux et moyennes.	Réseau belge	196	203	66 218 815	337 851	16 109 078	82 189	79 35
	Section franç. p. m.	»	»	5 179 995	»	»	»	»
Totaux et moyennes des Compagnies. (*Voir la page précédente*)		1 542	1 528	357 201 404	231 648	42 124 700	27 318	27 56
Totaux généraux et moyennes		2 558	2 521	675 527 710 5 179 995	264 084	110 891 785	43 351	43 96

Digitized by Google

Résumé de l'actif.

ÉTABLISSEMENT. Total du compte.	Par kilomètre construit.	Valeurs en portefeuille.	Approvisionnement en magasin.	Ports à recevoir et en caisse dans les stations.	Espèces et valeurs en caisse.	Banquiers débiteurs.	Comptes courants débiteurs.	Solde en pertes.	TOTAL de l'actif.
238 967 657	419 978	(3) 22 720 686	(4) »	(4) »	175 148	»	»	(5) 16 932 857	278 796 348
18 297 500	554 469	»	»	»	»	»	»	»	18 297 500
22 000 350	203 723	»	»	»	50	59 113	(9) 665 983	»	22 725 496
13 000 000	295 454	»	»	»	»	»	(10) 138 499	138 217	13 276 716
12 500 000	189 394	»	»	»	573 033	»	»	»	13 073 033
304 765 507	371 665	22 720 686	»	»	748 231	59 113	804 482	17 071 074	346 169 093
11 026 982	876 568	»	»	»	»	»	»	»	11 026 982
12 640 634									12 640 634
18 450 000	368 519	»	»	»	»	»	»	»	18 450 000
26 877 981									26 877 981
5 179 995	»	»	»	»	»	707 277	15 091	»	17 044 368
11 142 005	289 832	»	»	»	»	»	»	»	
2 190 291									2 190 291
»	»	(46) 30 000	1 309 722	»	299 922	1 128 060	346 012	»	3 113 716
82 327 893	420 040	30 000	1 309 722	»	299 922	1 835 337	361 103	»	91 343 972
5 179 995	»	»	»	»	»	»	»	»	»
399 326 104	258 966	48 825 302	4 457 679	631 540	432 432	1 748 737	11 879 120	2 083 490	409 384 404
786 419 505 5 179 995	307 435	71 575 988	5 767 401	631 540	1 480 585	3 643 187	13 044 705	19 154 564	906 897 469

Digitized by Google

N° XXVI.

Bilans au 31 décembre 1866. —

CHEMINS DE FER.	CAPIT								
	amorti ou racheté.					restant à amortir (vale			
	Actions.		Obligations et emprunts.		Montant	Actions ordinaires.		Actions privilégiées	
	Nombre.	Montant	Nombre.	Montant.	TOTAL.	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.	»	»	»	»	»	13 750	10 312 500	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	516	privilég. 258 000	»	»	258 000	9 400	de dividende.	8 884	4 442 0
Bruges à Blankenberghe	»	»	18	5 400	5 400	2 000	1 000 000	»	»
Centre	»	»	(8) 766	212 170	212 170	11 000	5 500 000	11 000	5 500 00
Baume à Marchienne	»	»	89	24 030	24 030	6 000	3 000 000	»	»
Chimay	»	»	381	114 300	114 300	3 800	1 900 000	»	»
Eecloo à Bruges	»	»	51	25 500	25 500	5 400	2 700 000	»	»
Eecloo à Gand	»	»	42	21 000	21 000	2 000	1 000 000	3 000	1 500 00
Flandre occidentale	»	»	377	94 250	94 250	26 757	8 121 819	14 000	3 500 00
Grand-Central Belge. — Exploitation commune	»	»	»	»	(10)	»	(11) 7 000 000	»	»
Grand-Central Belge. — Anvers à Rotterdam	»	»	»	(13) 222 166	(13) 222 166	50 408	12 602 000	»	»
Grand-Central Belge. — Id. (Anvers à Hasselt)	»	»	»			37 200	de dividende.	»	»
Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Herenthals	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand-Central Belge. — Est-Belge	»	»	994	(16) 469 200	469 200	40 260	20 130 000	330	165 00
Grand-Central Belge. — Entre-Sambre-et Meuse	»	»	383	(18) 383 000	383 000	31 000	15 500 000	19 991	4 997 77
Hainaut et Flandres	»	»	521 139	151 000 35 445	186 535	45 500	13 650 000	»	
Jonction de l'Est (Manage à Wavre	»	»	229 111	299 000 55 500	354 500	42 900	5 312 500	»	»
Manage à Piéton	»	»	»	»	»	2 400	1 200 000	»	»
Lichtervelde à Furnes	»	»	»	»	»	10 000	5 000 000	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	233	67 374	67 374	40 400	20 200 000	»	»
Liége à Maestricht	»	»	175	49 655	49 655	10 000	5 000 000	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	8 600	4 300 000	»	»
Luxembourg (Gde Cie du)	»	»	3 227 838	322 700 419 000	741 700	100 000	50 000 000	11 000	5 500 00
Pepinster à Spa	»	»	1 498 99	141 641 49 500	191 141	7 300	1 825 000	»	»
Totaux	516	privilég. 258 000	10 239	3 161 921	3 419 921	505 675	195 253 819	68 205	25 604 7

Digitized by Google

Résumé du Passif.

…CIAL … 23 Bilan). Obligations-emp. Nombre.	Montant.	Montant TOTAL.	Fonds de réserve.	Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser.	Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser.	Banquiers créditeurs.	Comptes courants créditeurs.	Prélèvements pour réfection de la voie et du matériel.	Solde en bénéfices.	TOTAL du Passif.
[illegible]	10 500 000	20 812 500	15 885	»	1 883	»	3 086 576	29 623	222 182	24 168 649
	»	4 442 000	351 627	»	298 241	»	135 467	»	»	5 485 335
[illegible]	1 110 000	2 110 000	»	16 672	2 884	»	109 261	»	2 065	2 246 282
[illegible]	700 000 10 527 830	22 227 830	»	»	»	»	3 666 017	»	»	26 106 017
[illegible]	3 215 970	6 215 970	»	»	»	»	»	»	»	6 240 000
[illegible]	10 510 500	12 410 500	»	41 494	»	400	222 269	»	»	12 791 963
[illegible]	3 474 500	6 174 500	»	95 803	»	»	259 629	»	»	6 555 432
[illegible]	1 984 500	4 484 500	»	33 180	»	»	123 566	»	103	4 662 349
[illegible]	2 405 750	14 027 569	866 760	»	158 870	»	98 393	»	16 993	15 262 835
»	(12) 1 000 000	8 000 000	»	»	»	784 246	3 205 958	»	»	11 990 204
[illegible] 17 273 [illegible]	856 000 4 869 169 5 705 324	24 032 493	80 271	116 910	773 385	»	2 258 328	273 040	1 759	27 758 352
[illegible]	3 510 328	3 510 328	»	»	»	»	»	»	»	3 510 328
[illegible]	4 901 700	4 901 700	»	»	»	»	»	»	»	4 901 700
[illegible] 963 [illegible]	360 500 963 000 19 300 800	40 928 300	»	265 013	9 330	147 596	(17) 470 850	»	30 579	42 320 868
[illegible] [illegible]	4 656 000 3 851 000	29 004 750	»	»	155 000	»	424 179	»	428 185	30 395 114
[illegible] [illegible]	10 899 070 2 382 465	26 931 535	»	79 170	»	»	1 680 855	»	»	28 878 095
[illegible] [illegible]	7 145 500	12 458 000	»	18 525	78 356	»	136 325	20 000	»	13 065 706
4 000	2 000 000	3 200 000	»	»	»	»	»	»	»	3 200 000
»	»	5 000 000	(19) 8 439	»	112 083	»	»	»	14 726	5 135 248
48 529	19 798 078	39 998 078	»	404 162	»	»	124 758	»	»	40 594 372
11 825	3 355 226	8 355 226	»	»	»	412 593	227 164	»	»	9 044 638
»	»	4 300 000	343 666	»	287 260	»	8 454	»	»	4 939 380
110 165 110 156	11 016 500 59 578 000	126 094 500	165 000	820 680	808 915	»	7 193 122	»	3 054	135 826 971
404 3 901	101 000 1 950 500	3 876 500	»	44 440	94 666	»	97 819	»	»	4 304 566
617 857	212 638 210	433 496 779	1 831 648	1 939 049	2 780 873	1 344 835	23 528 990	322 663	719 646	469 384 404

Digitized by Google

Bilans au 31 décembre 1866. —

N° XXVI.

CHEMINS DE FER.	CAPITA								
	amorti ou rachété.					restant à amortir (Vale			
	Actions.		Obligations et emprunts.		Montant total.	Actions ordinaires.		Actions privilégiées	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.		Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
État Belge	»	»	»	61 701 173	61 701 173	»	»	»	»
Mons à Manc. »	(5) 58	ordin. 29 000	»	»	29 000	20 537	13 268 500	10 000	5 000 000
Dendre et Waes	»	»	991	991 000	991 000	30 000	15 000 000	»	»
Hal à Ath et Tournai vers Lille	»	»	»	»	»	26 000	13 000 000	»	»
Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt	185 (6 276	privilég. 92 500 divid.	»	»	92 500	24 724	de dividende	24 815	12 407 500
Totaux partiels	519	121 500	991	62 692 173	62 813 673	107 261	41 268 500	34 815	17 407 500
Charleroi à la frontière de France. Soc. concess.	651	(20) ord. 325 500	2 000	2 000 000	2 325 500	16 767	(21) 8 701 482	»	»
Charleroi à la frontière de France. Cie du Nord.	»	»	(22)	»	»	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet. Soc. concess.	»	»	2 190 991	650 700 288 855	650 700 288 855	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet. Cie du Nord.	»	»	(22)	»	»	»	»	»	»
Mons à Haumont et Saint-Ghislain. Soc. concess.	»	»	400	133 400	133 400	20 000	10 000 000	»	»
Mons à Haumont et Saint-Ghislain. Cie du Nord.	»	»	(22)	»	»	»	»	»	»
Nord-Belge. Comptabilité centrale	»	»	1 302	379 873	379 873	»	»	»	»
Totaux	651	ordin. 325 500	6 932	3 461 828	3 787 328	36 767	18 701 482	»	»
Report des totaux des Compagnies. (Voir la page précédente)	516	privilég. 258 000	10 250	3 161 921	3 419 921	505 675	195 253 819	68 205	25 604 750
Totaux généraux	1 686	705 000	18 182	69 315 922	70 020 922	649 703	255 223 801	103 020	43 012 250

Digitized by Google

lésumé du passif.

CIAL (Cie au Bilan.) Obligations-emp. Nombre.	Obligations-emp. Montant.	Montant TOTAL.	Fonds de réserve.	Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser.	Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser.	Banquiers créditeurs.	Comptes courants créditeurs.	Prélèvements pour réfection de la voie et du matériel.	Solde en bénéfices.	TOTAL du Passif.
»	(2) 200 880 221	200 880 221	»	(15) 1 177 031	»	(4) 15 037 923	»	»	»	278 796 348
»	»	18 268 500	»	»	»	»	»	»	»	18 297 500
6 000	6 000 000	21 000 000	»	»	725 496	»	»	»	»	22 725 496
»	»	13 000 000	»	»	105 000	81 716	»	»	»	13 276 716
»	»	12 407 500	»	»	454 050	»	118 983	»	»	13 073 033
6 000	206 889 221	265 565 221	»	1 177 031	1 374 546	15 119 639	118 983	»	»	346 169 093
»	»	8 701 482	»	»	»	»	»	»	»	11 027 982
(22) 41 470	12 968 779	(22) 12 968 779	»	»	»	»	»	»	»	12 968 779
[illegible] 501	17 790 300	17 790 300	»	»	»	»	»	»	»	18 450 000
[illegible]	14 531 949	14 531 949	»	»	»	»	»	»	»	14 820 804
41 470	12 968 779	12 968 779	»	»	»	»	»	»	»	12 968 779
21 340	6 188 600	16 188 600	»	212 920	456 180	»	13 767	»	39 501	17 044 368
(22) 11 106	3 238 547	(22) 3 238 547	»	»	»	»	»	»	»	3 238 547
(22) 1 302	— 379 873	(22) — 379 873	48 658	»	»	»	777 055	»	»	825 713
(22) [illegible] 195	(22) 67 307 081	(22) 86 008 563	48 658	212 920	456 180	»	790 822	»	39 501	91 343 972
[illegible] 357	212 638 210	433 496 779	1 831 648	1 939 049	2 780 873	1 344 835	23 528 990	322 663	719 646	469 384 404
[illegible] 061	486 834 512	785 070 563	1 880 306	3 329 000	4 611 599	16 464 474	24 438 795	322 663	759 147	906 897 469

Digitized by Google

Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitements fix

N° XXVII.

CHEMINS DE FER.	Longueur moyenne exploitée en kilomètres.	ADMINISTRATION CENTRALE ET FRAIS GÉNÉRAUX. Direction et administ. centrale. Directeur et agents.	Gens de service.	Comptabilité et contrôle.	TOTAL A.	VOIES Ingénieurs, conducteurs, surveillants et employés.	Gardes-routes et [illegible]
État Belge (réseau exploité par l')	790	173	(1) 91	100	364	122	[illegible]
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	93	7	2	10	19	11	[illegible]
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	50	1	»	6	7	2	74
Bruges à Blankenberghe	15	1	»	2	3	1	12
Centre et Baume à Marchienne (5)	76	6	2	14	22	11	[illegible]
Chimay	59	3	1	5	9	4	18
Gand à Bruges par Eecloo	48	(6) 3	1	6	10	2	[illegible]
Grand-Central Belge	478	69	(7) 21	42	132	29	[illegible]
Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Piéton)	51	4	1	5	10	2	[illegible]
Liége à Maestricht	30	5	3	8	16	3	[illegible]
Lierre à Turnhout	37	5	2	6	13	4	16
Luxembourg (G. Cie du)	274	21	7	44	72	26	242
Pepinster à Spa	12	2	1	2	5	2	13
Totaux	1 223	127	41	150	318	97	1 24[illegible]
Société anonyme d'exploitation	310	21	4	42	67	12	[illegible]
Charleroi à la frontière de France	31	21	2	(22) 25	48	6	(23) [illegible]
Liége à Namur et Givet	126					19	(23) [illegible]
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	46					3	14
Lignes Nord-belges. — Totaux	203	21	2	25	48	28	[illegible]
Totaux généraux (non compris les lignes exploitées par l'État)	1 736	169	47	217	433	137	1 7[illegible]

Digitized by Google

et des ouvriers à salaires journaliers. (Au 1er janvier 1903.)

TIMENTS.		Nombre de passages à niveau.	TRACTION.						TOTAUX A, B, C, A REPORTER.	
Poseurs et pocheurs.	TOTAL B.		Ingénieurs, conducteurs, surveillants et employés.	Mechanistes.	Chauffeurs.	Dépôts ou remises, nettoyeurs, visiteurs.	Service hydraulique — Pompeurs.	TOTAL C.	Chefs et employés.	Ouvriers.
a 4 285	4 407	»	132	b	b	b 2 451	b	2 583	527	6 827
121	229	111	3	9	18	27	»	57	31	273
14	90	86	2	7	7	2	»	18	11	104
10	23	12	»	2	2	1	»	5	4	27
100	212	65	3	26	30	45	7	111	34	311
36	58	»	2	3	3	12	»	20	14	73
23	83	56	»	5	4	2	3	14	11	96
301	822	(8) 847	(9) 21 4	83 4	89 1	209 20	9 »	411 (17) 32	165	1 232
52	112	137	»	5	5	4	»	14	11	125
29	70	41	»	4	6	9	»	19	16	89
21	71	(19) 59	4	2	5	2	5	18	19	83
479	717	»	13	60	79	87	14	253	104	968
11	26	24	»	3	3	1	1	8	6	33
1 197	2 512	»	52	213	255	421	39	980	426	3 414
351	676	»	12	38	50	286	»	386	87	1 042
68	97	15	7	24	33	43	»	107	13	191
322	700	100	5	38	58	61	»	162	70	649
19	36	17	6	17	19	13	1	56	9	83
409	642	222	18	79	110	117	1	325	92	923
1 957	3 860	»	82	330	415	824	40	1 691	605	5 379

Digitized by Google

Relevé général du nombre des fonctionnaires et agents à traitements fixe

N° XXVII (*suite*).

CHEMINS DE FER.	REPORT du TABLEAU PRÉCÉDENT.		ATELIERS D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL.			SERVI	
	Chefs et employés.	Ouvriers.	Chefs et employés.	Ouvriers.	TOTAL.	Chefs de service.	Personne des trains
État Belge (réseau exploité par l')	527	6 827	»	1 630	1 630	23	428
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	31	273	2	82	84	2	20
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	11	104	1	65	66	»	10
Bruges à Blankenberghe	4	27	1	3	4	»	2
Centre et Baume à Marchienne	34	311	4	112	116	3	29
Chimay	14	73	1	8	9	2	6
Gand à Bruges par Eeeloo	11	96	2	30	32	»	6
Grand Central Belge	165	1 232	(10) 16 9	(11) 657 27	673 (18) 36	19	(12) 138
Jonction de l'Est (Manage à Wavre-Prétoni)	11	125	2	36	38	1	9
Liége à Maestricht	16	89	1	11	12	»	»
Lierre à Turnhout	19	83	(20) »	24	24	(21) »	4
Luxembourg (Gᵉᵉ Cᵒᵉ du)	104	968	28	408	436	15	114
Pepinster à Spa	6	33	1	4	5	»	3
Totaux et moyennes	426	3 414	68	1 467	1 535	42	349
Société anonyme d'exploitation	87	1 042	10	182	192	12	53
Charleroi à la frontière de France	13	191	18	305	323	3	35
Liége à Namur et Givet	70	649	9	156	165	9	62
Mons à Haumont et Saint-Ghislain	9	83	3	(27) 37	40	9	31
Lignes Nord-Belges. — Totaux et moyennes	92	923	30	498	528	21	128
Totaux généraux et moyennes (non compris les lignes de l'État)	605	5 379	108	2 147	2 255	75	530

A) Y compris les stations têtes de lignes des Compagnies.

Digitized by Google

s des ouvriers à salaires journaliers. (Au 1er janvier 1867.)

TRANSPORTS.			Nombre de stations. (A)	TOTAL GÉNÉRAL.			PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.		NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES pour un	
Chefs et employés des stations.	Facteurs et ouvriers des stations.	Total.		Chefs et employés.	Ouvriers.	Total du personnel.	Chefs et employés.	Ouvriers.	Agent.	Ouvrier.
1 000	(3) 2 444	3 914	203	1 907	10 901	12 898	(B) 2,30	13,80	5 625	939
42	60	124	17	97	415	512	1,04	4,46	3 804	889
17	126	153	10	39	295	(4) 334	0,78	5,90	8 158	1 079
6	5	13	5	13	35	48	0,87	2,33	3 470	1 289
35	72	139	17	105	495	600	1,38	6,51	4 266	905
13	12	33	12	36	93	129	1,61	1,58	3 185	1 233
14	48	68	12	33	174	207	0,70	3,62	6 756	1 281
(13) 173	(14) 552	882	92	(15) 520	2 468	(16) 2 988	1,09	5,16	4 127	870
14	38	62	12	37	199	236	0,73	3,00	5 670	1 054
16	27	51	9	41	127	168	1,37	4,23	4 175	1 348
7	12	23	7	30	119	149	0,81	3,22	3 699	932
112	233	474	59	373	1 609	1 982	1,36	5,87	7 845	1 819
5	11	19	4	15	48	63	1,25	4,00	3 572	1 116
454	1 196	2 041	272	1 339	6 077	7 416	1,09	4,97	5 329	1 174
89	136	290	68	251	1 360	1 611	0,81	4,39	5 203	960
31	(24) 94	163	8	100	590	690	»	19,03	»	602
86	212	369	28	236	1 017	(26) 1 253	»	8,07	»	1 215
28	(28) 46	114	(29) 6	80	166	246	»	3,61	»	1 934
145	352	646	42	416	1 773	2 189	2,05	8,73	4 598	1 079
688	1 684	2 977	382	2 006	9 210	11 216	1,16	5,31	5 162	1 124

B. Calculé sur un personnel de 1,820 agents existant réellement au 1er janvier 1867, au lieu de 1,997, chiffre fixé par un A. M. du 9 sept. 1866. (*Voir* plus loin le N. B. aux observations du tableau n° XXVII.)

Digitized by Google

Répartition du personnel à traitements organiques, entre les cadres spéciaux des diverses grandes branches de l'administration des chemins de fer de l'État. (A. M. 30 sept. 1866.)

N° XXVII bis.

Branches de service DES CHEMINS DE FER.	Administration centrale AU MINISTÈRE. Nombre d'agents.	Traitements annuels.	Service d'exécution. (793 kilomètres.) Nombre d'agents.	Traitements annuels.	TOTAL PAR SERVICE. Nombre d'agents.	Traitements annuels.
Service général	44	129 000	»	»	144	341 100
Contrôle des recettes	100	212 000	»	»		
Voies et travaux	27	71 000	122	300 600	149	371 600
Traction et matériel	31	78 100	121	266 400	178	412 700
Contrôle des matières	15	32 700	11	35 700		
Exploitation. Chefs de service. Bureaux.	76	143 400	23	100 500		
Exploitation. Personnel des trains	»	»	438	685 800	1 526	2 584 700
Exploitation. Id. des stations (A).	»	»	1 009	1 655 000		
Totaux	273	666 300	1 724	3 013 800	1 997	3 710 100 (B)
(A) PERSONNEL DES STATIONS.						
Chefs de stations	»	»	177	351 700	247	488 200
Sous-chefs de stations	»	»	70	136 500		
Commis-chefs	»	»	12	36 000	482	778 600
Commis	»	»	470	742 600		
Facteurs-chefs	»	»	24	45 600	262	364 800
Facteurs	»	»	238	319 200		
Officiers de police	»	»	18	23 400	18	23 400
Totaux	»	»	1 009	1 655 000	1 009	1 655 000

(B) Voir le N. B. État, aux observations du tableau n° XXVII, page 371.

Nombre d'agents par catégorie d'emplois.

Branches de service (non compris les postes et télégraphes).	Directeurs et inspecteurs.	Contrôleurs et vérificateurs.	Chefs et sous-chefs de bureau.	Commis-chefs et commis.	Ingénieurs.	Chefs et sous-chefs de sections.	Chefs et sous-chefs de stations.	Personnel des trains.	Facteurs-chefs et facteurs.	TOTAL du personnel.
Service général	5	»	4	35	»	»	»	»	»	44
Contrôle	2	15	4	79	»	»	»	»	»	100
Voies et travaux	2	1	4	76	(1) 21	(1) 45	»	»	»	149
Traction et matériel	1	3	3	(2) 119	22	1	»	»	»	178
Contrôle des matières	1	8	1	16	»	»	»	»	»	
Exploitation (transports)	9	12	14	526	»	»	247	438	280	1 526
Totaux	20	30	30	851	(3) 43	49	247	438	(4) 280	1 997

(1) Il y a 16 sections de route, dont cinq sont confiées à des ingénieurs.
(2) Y compris 5 gardes-magasin et 2 facteurs de station.
(3) Y compris 7 sous-ingénieurs.
(4) Y compris 18 surveillants de gare dits officiers de police.

Digitized by Google

NOTES ET OBSERVATIONS

SE RAPPORTANT AUX TABLEAUX STATISTIQUES QUI PRÉCÈDENT.

(Année 1866.)

TABLEAU N° II. (Page 237.)

(1) *État.* — *Voir* à la page précédente la situation des locomotives. — Le nombre total moyen des locomotives employées a été de 304 en 1866.

(2) *État.* — Le compte rendu n'indique pas le nombre de jours que les locomotives sont restées à réparer ou en réparation ; ce renseignement est cependant nécessaire pour bien se rendre compte du travail réel effectué, de la dépense, etc.

(3) *Diverses Compagnies.* — Les locomotives sont réparées à tour de rôle.

(4) *Anvers à Gand.* — La force des locomotives, *F*, est calculée d'après la formule adoptée à l'État :

$$F = \frac{n \times 8{,}190 \times V\,(P - 1.033)}{75} = 38.37 \text{ chevaux-vapeur.}$$

n = nombre de tours de roues par seconde = 2,51.

V = volume d'un cylindre en *mètres cubes* = $0^m{,}271$.

(Le diamètre des cylindres = $0^m{,}28$; et la course des pistons = $0^m{,}44$.)

P = tension absolue (en kilogr. par centimètre carré = 6,198).

(5) Train mixte marchant à une vitesse de 45 kilom. à l'heure.

Charge remorquée y compris la locomotive = 180 tonnes.

Effort de traction par tonne = 10 kilogr.

Vitesse du piston par seconde = $3^m{,}08$.

Vitesse du train par seconde ou de la roue au point de contact = $12^m{,}50$.

Travail moteur développé en kilogrammètres 14,675.

Nombre de chevaux-vapeur = 196 ; et en chiffre rond = 200.

(6) *Centre.* — Sur les 8 locomotives, il y en a 3 à terrassements.

(7) *Centre.* — La Société a reçu 2 locom. à voyag. en sept. ; 1 à marchand. en avril ; 3 à fortes rampes en nov. 1866.

(8) *Centre.* — La moyenne des chevaux-vapeur est de 93 chevaux pour les locomotives à voyageurs et mixtes, 103 pour les marchandises, 120 pour les fortes rampes, 60 pour les manœuvres de gare et 30 pour les terrassements.

(9) *Grand-Central.* — Le Grand-Central a reçu 16 locomotives pour marchandises en 1866, et en a mis 3 hors de service (2 mixtes et 1 de gare).

Le nombre moyen de locomotives en service par jour a été de 50,19 en 1866 et de 63 en 1867.

(10) *Jonction de l'Est.* — La Compagnie exploitant la section de Manage à Piéton avec son matériel, nous avons compté sur 51 kilomètres exploités.

(11) *Liége à Maestricht.* — La Compagnie a reçu en 1867 une locomotive en plus, du même type que les 5 déjà employées.

Digitized by Google

(12) *Lierre à Turnhout.* — La force indiquée est la force brute de la machine et non son effet utile.

(13) *Luxembourg.* — La Compagnie a reçu en 1866, 8 locomotives à voyageurs et 16 locomotives à marchandises. Nous avons compté 219 kilom. lignes anciennes, 35 kilom. ligne de l'Ourthe, et 20 kilom. pour la ligne Grand-Ducale.

(14) **Société anonyme d'exploitation. — Année 1866.**

Longueur moyenne exploitée en kilomètres.	121	19	85	34	51
RENSEIGNEMENTS DIVERS DÉTAILLÉS PAR COMPAGNIES.	Flandre occidentale	Gand à Selzaete.	Hainaut et Flandres.	Lichtervel^de à Furnes.	Tamines à Landen.
8 locomotives à voyageurs.	8	»	»	»	»
19 locomotives mixtes	6	»	10	»	3
12 locomotives-tenders	4	3	2	3	»
15 locomotives à marchandises	4	»	8	»	3
54 Totaux pour 310 kilom. . .	22	3	20	3	6
ANNEXE AU TABLEAU N° III, p. 258.					
Parcours kilométrique total des locomotives	620 252	56 112	606 428	80 319	140 620
Parcours moyen par kilomètre exploité. .	5 126	2 953	7 134	2 362	2 757
Combustible consommé (total en tonnes) .	7 662.1	505.0	8 056.0	839.5	2 372.7
Consommation moyenne par locom.-kilom.	12.35	9.00	13.28	10.45	16.87
ANNEXE AU TABLEAU N° VI, p. 264.					
Parcours kilométrique total des trains . .	518 809	53 440	509 755	76 060	147 887
Parcours moyen par kilomètre exploité .	4 288	2 812	5 997	2 237	2 900

(15) *Charleroi à la frontière de France.* — La force des locomotives n'est pas calculée en chevaux-vapeur, elle est comptée par le nombre d'unités que les locomotives peuvent remorquer ; savoir :

Machine Engerth, 180 unités — Creusot, 120 — à fortes rampes, 120 — de gare, 84 unités.

Les unités sont comptées comme suit :

Un wagon vide ou contenant moins de 1,000 kilogr., 2 unités.

Un wagon chargé de 1,000 à 6,500 kilogr., 3 unités.

Un wagon chargé de plus de 6,500 kilogr., 4 unités.

(16) *Liége à Namur et Givet.* — La force des locomotives est comptée par unités :

Machines à marchandises ordinaires, 90 unités — mixtes, 72 — à voyageurs, 45 — de gare, 84 unités.

Les unités sont comptées comme il est dit au (15) précédent.

N. B. **Primes d'économies et de parcours.** — Le taux des primes allouées aux machinistes ou des retenues opérées, varient, dans la plupart des Compagnies, entre 30 et 40 centimes par 100 kilogr. de combustible économisé ou consommé en trop.

Digitized by Google

Des primes de parcours sont en outre accordées aux sociétés suivantes :

	PAR TRAIN-KILOMÈTRE.		
	de voyag.	mixtes.	de march.
Grand-Central Belge (*voir* pages 370-71 du premier *Annuaire*) . . . . . fr.	0,004	»	0,008
Nord-Belge (*voir* page 321 du premier *Annuaire*).	0,015	»	0,02 et 0,03
Luxembourg (sans primes d'économies)	0,0085	0,01063	0,01275

A l'État, en 1866 et 1867, les allocations du combustible d'alimentation (briquettes) des locomotives sont restées les mêmes que celles fixées en 1864, mais avec une majoration de 1/10e pendant les six mois d'hiver (octobre à mars inclus), savoir :

	Kilogr.
Pour l'allumage de la locomotive	50
Par heure de feu	30
Par locomotive-kilomètre, trains express	3,200
Par voiture-kilomètre, trains express	0,390
Par locomotive-kilomètre, trains à voyageurs	2,300
Par voiture-kilomètre, trains à voyageurs.	0,280
Par locomotive-kilomètre, trains à marchandises	2,500
Par voiture-kilomètre, trains express	0,210

Le charbon maigre est réduit de 2/10e de la quantité consommée et le charbon gras de 1/10e.

Les machinistes sont passibles d'une retenue, lorsque leur consommation réelle dépasse le total des allocations, augmenté de 1/10e.

Le taux de la prime comme de la retenue est fixé à fr. 0,40 par 100 kilogr.

Les chefs d'atelier reçoivent une prime de 0,08 par 100 kilogr., lorsque le total général des consommations faites par les machinistes placés sous leur ordres est inférieur au total de leur allocations. Ils subissent, par contre, une retenue semblable, lorsque ce total dépasse celui des allocations de 1/10e.

Les heures de feu comprennent les heures de parcours des locomotives remorquant des trains, celles du stationnement et celles de l'allumage (comptées pour trois heures), c'est-à-dire que les allocations sont les mêmes pour trois éléments différents.

Nous allons prendre l'exemple d'un train de voyageurs ordinaire composé de 10 voitures, ayant fait un parcours de 90 kilomètres, le machiniste ayant été de service 2 heures comme parcours et 6 heures en stationnement (soit 8 heures d'intervalle entre le premier départ et la dernière arrivée), on aura :

		Kil.	Kil.	
1 allumage	3 ×	30,0 =	90	789 kilog. alloués.
8 heures de feu	8 ×	30,0 =	240	
90 locomot.-kilom.	90 ×	2,3 =	207	
10 voitures-kilom	90 ×	2,8 =	252	

Les primes pour l'huile consommée sont fixées à fr. 0,25 par kilogr. économisé sur les allocations suivantes :

Kilogr.

0,014 par kilom. de parcours des locomotives à roues indépendantes.

0,022 pour les locomotives à roues couplées.

0,015 par heure de service en manœuvres.

Digitized by Google

TABLEAU N° III. (Page 258.)

N. B. Société anonyme d'exploitation. *Voir* (14) des observations du tableau n° II à la page 344.

(1) Ce chiffre est décomposé comme suit dans le compte rendu de l'administration des chemins de fer de l'État : trains de voyag. express, 1,053,960; trains de voyag. ord., 4,459,167, et trains de march., 4,843,801.

(2) *État.* — Nous n'avons pu obtenir ces renseignements de l'État.

(3) *État.* — 150,354 tonnes de charbons, non compris la consommation de la machine fixe de Hautpré, de 4,359 tonnes de charbon.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le rapport à l'assemblée générale des actionnaires donne des renseignements nombreux sur les locomotives, notamment sur leur parcours et le coût des réparations depuis la mise en service de chacune des locomotives; soit un parcours de 3,380,167 kilom. et une dépense de 642,931 francs ou fr. 0,19 par kilom.

(5) *Anvers à Gand.* — Les manœuvres de gare se font généralement sans l'emploi des locomotives.

(6) *Anvers à Gand.* — Il est alloué 15 kilogr. de charbon par heure de stationnement.

(7) *Bruges à Blankenberghe.* — Non compris 150 kilom. parcourus par des locomotives étrangères remorquant des trains de voyageurs pour compte de la Société.

(8) *Centre.* — Non compris 1,980 kilom. parcourus avec des trains de balast ou de service. Le grand écart existant entre le parcours des locomotives et celui des trains provient des manœuvres dans les gares et principalemement sur les raccordements des voies destinées au transport des marchandises seulement.

(9) *Chimay.* — Il n'y a pas de locomotives faisant spécialement le service de réserve.

(10) *Chimay.* — Non compris 1,440 kilom. parcourus avec des trains de balast et 1,022 kilom. avec des trains de marchandises facultatifs.

(11) *Grand-Central.* — 20,300 kilom. ont été parcourus par des locomotives étrangères ayant remorqué des trains mixtes de l'administration et 22,426 kilom. ont été parcourus par les locomotives de la Compagnie ayant remorqué des trains sur les lignes du Luxembourg et de Manage à Wavre.

Les 37,609 tonnes de combustibles consommés ont été presque exclusivement du charbon cru et quelques tonnes de briquettes.

Les locomotives faisant les manœuvres de gare sont payées au service de la traction, par le service d'exploitation, à raison de fr. 3,60 par heure de manœuvre de gare; 1 franc par heure de stationnement et fr. 0,36 par 10 minutes de manœuvres faites par les locomotives des trains.

(12) *Manage à Piéton.* — Y compris 1,980 kilom. parcourus par les locomotives de la Jonction de l'Est sur le chemin de fer du Centre (Piéton à Charleroi) du 12 novembre au 14 décembre 1866.

(13) *Luxembourg.* — Le parcours par kilomètre a été calculé sur 219 pour les lignes anciennes, sur 35 pour la ligne de l'Ourthe et sur 20 pour la ligne Grand-Ducale.

Le parcours total des 2,628,002 kilom. est : non compris 19,090 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service, et 64,970 kilom. parcourus par des locomotives étrangères ayant remorqué des trains de l'administration (savoir : 55,480 kilom. trains de voyageurs et 9,490 kilom. trains de marchandises), et y compris

Digitized by Google

124,103 kilom. parcourus par les locomotives de la Compagnie ayant remorqué des trains de l'étranger.

(14) *Luxembourg.* — Il est attribué par heure de manœuvre 7 kilom. à Bruxelles et 5 kilom. dans les autres stations.

(15) *Pepinster à Spa.* — Le chiffre de 64,082 kilom. se rapporte approximativement à l'exploitation proprement dite de Pepinster à Spa, mais les locomotives ont fait un parcours bien supérieur à ce chiffre pour les travaux de la construction du chemin de fer de la Jonction Grand-Ducale. (*Voir* l'observation de la page 548 du premier *Annuaire* pour le parcours sur l'État entre Pepinster et Verviers.)

L'État, en 1866, a payé 6,985 francs pour 13,970 kilom., c'est-à-dire fr. 0,50 par kilom. parcouru sur ses voies ferrées.

(16) *Pepinster à Spa.* — Les locomotives n'ont consommé que du coke, et à peu près la même quantité par train-kilom. qu'en 1865.

(17) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris 1,346 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service, et 127,228 kilom. parcourus par des locomotives du Nord-Français ayant remorqué des trains de voyageurs de l'administration Nord-Belge, et y compris 717,696 kilom. parcourus avec des trains du Nord-Français remorqués par des locomotives de l'administration Nord-Belge.

(18) *Liége à Namur et Givet.* — Non compris 20,052 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service.

(19) *Mons à Hautmont.* — Y compris 1,157 kilom. parcourus avec des trains de balast et de service.

(20) Totaux et moyennes, non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

(21) Id. non compris Pepinster à Spa.

TABLEAU N° IV. (Page 260.)

(1) *État.* — Y compris 39 tapissières.

(2) *État.* — Le produit moyen de la tonne embarquée en 1866 a été de 3.03; il a été de 3.16 en 1865; 3.44 en 1864; 3.84 en 1862; 4.04 en 1861 et 4.07 en 1860.

(3) *État.* — Il faut ajouter à ce chiffre 268 wagons pour balast et 136 wagons de service (43 wagons-postes et 9 voitures cellulaires), soit un total de 12,205 véhicules. (*Voir* page 253 la situation générale de ce matériel.)

(4) *Anvers à Gand.* — Les 62 wagons comprennent 30 wagons fermés, utilisés également pour les bagages.

(5) *Bruges à Blankenberghe.* — Il est à remarquer que le matériel est neuf et par conséquent n'est soumis qu'à des visites peu fréquentes. En moyenne, chaque véhicule reste en réparation pendant 3 jours pour renouveler les coussinets et diverses autres petites réparations, et changer les roues s'il y a lieu.

(6) *Centre.* — Le nombre de véhicules à voyageurs et bagages par kilom. est calculé sur 54 kilom.

(7) *Centre.* — Il y a en outre 12 wagons de service.

(8) *Chimay.* — La Compagnie a en outre 12 wagons pour le service; les wagons ordinaires sont employés pour le service du balastage.

(9) *Grand-Central.* — Le nombre de véhicules à voyageurs et à bagages est calculé sur 419 kilom., et celui à marchandises sur 441 kilom. (non compris 37 kilom. de voie fluviale).

Digitized by Google

(10) *Luxembourg.* — Le nombre de véhicules est calculé sur 309 kilom., comprenant, outre la ligne principale, la ligne de l'Ourthe et la ligne Grand-Ducale. Il y a en outre 16 wagons de service.

(10) et (11) *Totaux et moyennes.* — Non compris 44 kilom. pour les sections à marchandises du Centre et du Grand-Central, et y compris les 20 kilom. de la ligne Grand-Ducale exploités par la Compagnie du Luxembourg.

(12) *Charleroi à la frontière de France.* — Le service des voyageurs se fait avec des voitures de la Compagnie du Nord-Français.

(13) *Moyennes Nord-Belge.* — Le nombre de véhicules à voyageurs et à bagages par kilom. est calculé sur 172 kilom., c'est-à-dire, non compris les 31 kilom. de la ligne de Charleroi.

(14) *Voir* l'observation (13) qui précède.

TABLEAU N° V. (Page 262.)

(1) *État.* — Les parcours faits à vide avaient, en 1864 et 1865, absorbé 19,10 p. c. du mouvement total. Cette proportion est descendue à 12,67 p. c. en 1866, le relevé des parcours faits à charge et des parcours faits à vide s'établissant comme suit pour cette dernière année :

			Voit. kilom. chargée.	Voit. kilom. vide.
(*Page* 34 du compte rendu).			—	—
1866	Trains de voyageurs	express	8 306 147	1 686
		ordinaires	41 163 194	17 181
		spéciaux	463 580	4 379
	Trains de marchandises	ordinaires	100 383 433	21 108 526
		spéciaux	2 525 442	1 075 118
		Totaux	153 041 796	22 206 890
1865		Mouvement total	122 893 311	29 015 378
		Différences en 1866	+ 30 148 485	— 6 808 488

Il serait superflu d'insister sur la signification de la réduction obtenue en ce qui concerne les parcours faits à vide; elle marque évidemment un progrès sensible dans la voie d'une bonne utilisation du matériel.

Le compte rendu de l'État Belge ne renseigne pas le parcours à charge et à vide par catégorie de véhicules.

(2) *État.* — Le solde des décomptes du matériel employé en service mixte s'élève en faveur de l'État à 29,266 francs et à 134,922 francs pour le parcours des wagons sur les embranchements particuliers. L'État a en outre perçu 521 francs pour location et chômage des tapissières et 9,253 francs pour location de locomotives et tenders. (*Voir* pages 278-79 du compte rendu de 1866.)

Ces sommes sont comprises dans les produits extraordinaires.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le solde des décomptes du matériel s'élève à 69,221 francs; il est compris dans les dépenses d'exploitation.

(4) *Centre.* — Le nombre-véhicules de la Société mis en circulation ou expédiés sur ses lignes est de 91,150.

(5) *Eecloo à Bruges et à Gand.* — Le nombre-véhicules de la Société mis en circulation ou expédiés sur ses lignes est de 19,766.

(6) *Jonction de l'Est.* — Il y a en outre 10 jours de retard de bâches de la Société

Digitized by Google

pour 5 francs et 76 francs de produits divers ; 14 jours de retard des bâches étrangères pour 71 francs.

(7) *Mons à Haumont.* — Il est à remarquer que dans le chiffre de 507,868 kilom., il y a 344,114 kilom. parcourus sur le réseau de Saint-Ghislain par les wagons de l'État, dont le parcours n'est pas payé par kilomètre, mais à raison de fr. 0,10 par tonne, soit pour 176,713 ½ tonnes la somme de fr. 17,671-35.

Le matériel français ayant circulé sur la partie belge de Mons à Hautmont en 1866 est de :

1,844 voitures, ayant parcouru 59,008 kilomètres.
751 wagons à bagages, ayant parcouru 24,032 kilomètres.
55,980 wagons à marchandises, ayant parcouru 1,530,428 kilomètres.

N. B. Anvers à Gand. — Des transports mixtes pour marchandises par charges complètes seulement sont établis avec le chemin de fer de l'État, pour le trajet direct de Saint-Nicolas à Bruxelles.

Le matériel de la Compagnie ne peut circuler sur les autres chemins de fer, à cause de l'écartement des roues, la voie ferrée étant de 1m,151 au lieu de 1m,50.

TABLEAU N° VI. (Page 264.)

N. B. Société anonyme d'exploitation. *Voir* (14) des observations du tableau n° II à la page 344.

(1) *État.* — Le compte rendu ne renseigne pas le nombre des trains ni la charge qu'ils ont transportée exprimée en tonnes-kilom., ce qui aurait permis d'évaluer le prix de revient de l'unité kilométrique, mais il indique que la composition moyenne des trains, pris dans leur ensemble, qui était de 17,594 voitures en 1865, ressort à 17,117 voitures en 1866.

(2) *État.* — Le train-kilomètre pris pour seule unité de recette et de dépense donne :

ANNÉE 1865.		ANNÉE 1866.	
Recette brute	= 4,42653 fr.	Recette brute	= 3,73004 fr.
Dépense	= 2,26157 »	Dépense	= 2,13698 »
Recette nette	= 2,16496 »	Recette nette	= 1,59306 »

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Dans le nombre de 3,177 trains de voyageurs sont compris 218 trains express.

(4) *Centre et Baume à Marchienne.* — La différence du parcours des trains avec le parcours des locomotives provient des manœuvres dans les gares et principalement sur les raccordements des voies destinées au transport des marchandises seulement.

(5) *Chimay.* — Les trains sont tous mixtes, formés en grande partie de wagons à marchandises et de une ou deux voitures à voyageurs. Les principaux transports se composent de bois, charbons, céréales et minerais.

La charge traînée par les trains a été de 3,829,227 tonnes-kilom.

(6) *Grand-Central.* — Non compris 37 kilom. de voie fluviale.

(7) *Grand-Central.* — Ce nombre ne comprend pas le parcours des bateaux, dont le service se décompose comme suit : les bateaux à vapeur à voyageurs ont parcouru 87,772 kilom. ; les bateaux remorqueurs, 19,072 kilom. à charge et 392 kilom. à vide ; le nombre de bateaux en service a été de 735 pour les voyageurs et de 372 pour les remorqueurs.

Les bateaux à voyageurs ont transporté 3,002,054 voyageurs-kilom. et 686,401 tonnes-kilom.

Les bateaux remorqueurs ont remorqué 1,310,983 tonnes-kilom.

Les bateaux à voile affrétés ont parcouru 25,066 kilom. à charge; ils ont transporté 29,121 tonnes, dont le parcours kilométrique n'a pas été établi.

La charge traînée par les trains est exprimée en tonnes-kilom. : 12,206,805 pour les trains de voyageurs; 8,623,097 pour les trains mixtes; et 111,535,975 pour les trains de marchandises.

Les annotations sont tenues en unité, dont le poids est indéterminé et variable; les résultats obtenus sont multipliés par le poids de l'unité, estimé à 2,600 kilog. pour 1866.

(8) *Manage à Picton.* — Y compris 1,980 kilom. parcourus sur la ligne du Centre.

(9) *Lierre à Turnhout.* — La charge traînée par les trains de voyageurs est de 28,236 tonnes-kilom., et par ceux de marchandises et mixtes de 561,842 tonnes-kilom.

(10) *Pepinster à Spa.* — La différence entre le parcours des locomotives et celui des trains provient de 13,970 kilom. parcourus par les locomotives sur la section de Pepinster à Verviers.

TABLEAU N° VII. (Pages 266 à 269.)

(1) *État belge.* — Jusqu'en 1868, la comptabilité de l'État a confondu le service intérieur avec le service mixte des marchandises avec les Compagnies.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les 10,017 têtes d'animaux pesaient 1,660 tonnes.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent uniquement des charbons.

(4) *Anvers à Gand.* — Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les coupons d'aller et retour : 1re classe, 1,033; 2e classe, 6,525; 3e classe, 13,542. Ensemble, 21,100, compris dans le nombre des voyageurs à prix réduits.

Le mouvement des animaux est compté par expédition.

1re catégorie, chevaux :		409	expéditions à	2	têtes minimum	818	têtes.
2e	»	bêtes à cornes	7 072	»	3	»	21 216	»
3e	»	veaux et porcs gras . . .	2 855	»	3	»	8 565	»
4e	»	moutons, chèvres et petits porcs . . .	93	»	4	»	372	»
		Ensemble. . .	10 429	»			30 971	têtes.

(5) *Anvers à Gand.* — La subdivision du mouvement des marchandises par classe n'est pas établie par la Société.

(6) *Gand à Bruges.* — La 1re classe comprend les expéditions de 500 kilog. et moins; la 2e classe celles de 501 à 1,000 kilog.; la 3e classe celles de plus de 1,000 kilog., et la 4e classe celles en vrac.

(7) *Grand-Central belge.* — Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les coupons d'aller et retour : 1re classe, 2,496; 2e classe, 13,125; 3e classe, 87,278; total, 102,899.

Digitized by Google

(8) *Liége à Maestricht.* — Y compris 110 expéditions à petite vitesse dont la subdivision par catégorie n'est pas établie par la Société.

(9) *Société anonyme d'exploitation. Totaux.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis.

(10) *Mons à Haumont.* — 10 wagons dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(11) *Nord Belge. Totaux.* — La subdivision du mouvement des marchandises est donnée en deux grandes catégories : la grande et la petite vitesse ; la subdivision par classe n'est pas établie par la Société.

TABLEAU N° VIII. (Pages 270 à 273.)

(1) *État Belge.* — Les services mixtes avec les Compagnies sont confondus avec le service intérieur de l'État jusqu'en 1868, pour les transports des marchandises.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les 32,375 têtes d'animaux pesaient 2,646 ton.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent seulement des charbons.

(4) *Anvers à Gand.* — Il n'y a de transports en service mixte que pour les voyageurs. Des transports mixtes pour marchandises par charges incomplètes seulement sont établis avec le chemin de fer de l'État pour le trajet direct de Saint-Nicolas à Bruxelles ; il n'en n'a pas été fait distinction dans les comptes, ils sont donc compris dans le service intérieur.

(5) *Liége à Maestricht.* — Y compris 71 expéditions à petite vitesse, dont la subdivision par catégorie n'est pas établie par la Société.

(6) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis.

(7) *Mons à Haumont.* — Un wagon dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(8) *Nord-Belge.* — Voir tableau n° VII l'observation (11).

TABLEAU N° IX. (Pages 274 à 277.)

(1) *Dendre-et-Waes et Hal à Ath vers Lille.* — Le mouvement se rapporte seulement aux transports sur lesquels il est attribué une part de recette à la Société.

(2) *Tournai à Jurbise.* — Le mouvement se rapporte seulement aux transports de la ligne de Tournai à Jurbise, celui de la ligne de Landen à Hasselt est compris dans la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.

(3) *État Belge.* — Les tarifs spéciaux, réduits et d'abonnement, sont compris dans la 4e classe.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les 42,492 têtes d'animaux pesaient 4,306 ton.

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Les transports renseignés aux marchandises de la 4e classe représentent seulement des charbons.

(6) *Anvers à Gand.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (4). Les coupons d'aller et retour et les coupons circulaires sont comptés deux fois dans le mouvement.

(7) *Anvers à Gand.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (5).

(8) *Bruges à Blankenberghe.* — Sur le mouvement de 8,113, il y a 341 tonnes vers Bruges et 7,772 tonnes vers Blankenberghe.

(9) *Gand à Bruges.* — *Voir* au tableau n° VII l'observation (6).

(10) *Grand-Central Belge.* — Ce nombre comprend 2,856 têtes transportées grande vitesse.

Digitized by Google

(11) *Liége à Maestricht.* — Y compris 181 expéditions à petite vitesse.

(12) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° IXbis, page 278.

(13) *Mons à Haumont.* — 11 wagons dont la classification n'est pas indiquée par la Compagnie.

(14) *Nord-Belge. Totaux.* — *Voir* au tableau n° VII les observations (10) et (11).

TABLEAU N° IXbis. (Pages 278 à 281.)

(1) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le mouvement des marchandises pour les six premiers mois de janvier à juin.

(2) *Tamines à Landen.* — Il manque le mouvement des bagages, des chevaux et bestiaux des mois d'octobre, novembre et décembre.

(3) *Gand à Selzaete.* — Le service commun avec Hainaut-Flandres a commencé en décembre.

(4) *Gand à Selzaete.* — Le service mixte avec l'État a commencé en juillet.

TABLEAU N° X. (page 282.)

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le parcours kilométrique des animaux est exprimé en tonnes-kilomètres.

(2) *Anvers à Gand.*—1re catégorie, 17,680 coupons-kilom.; 2e catégorie, 230,917 coupons-kilom.; 3e catégorie, 88,088 coupons-kilom.; 4e catégorie, 3,959 coupons-kilom.;

N. B. État Belge. — Le compte rendu ne renseigne pas le parcours kilométrique de tous les transports; d'après les éléments du tableau des pages 61-62-63 de ce compte rendu, on pouvait seulement établir le parcours kilométrique de six groupes de marchandises, savoir : chaux, plâtre, ciment; coke; fonte brute, mitraille de fer et de fonte; houille, briquettes, tourbe; pavés; pierres brutes, castine, etc.

TABLEAU N° XII. (Pages 284 à 287.)

(1) *État Belge.* — Les recettes du service intérieur sont confondues avec celles du service mixte avec les Compagnies dans la comptabilité de l'État.

(2) *État Belge.* — *Voir* la subdivision de cette somme aux observations (4) du tableau n° XIV.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Recettes des charbons seulement.

(4) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Cette somme se décompose comme suit :

Location d'immeubles, restaurants, herbages, dépôts dans les gares, 19,113 francs; produit des objets mis hors de service, 37,527 francs; location de wagons, 64,859 francs; intérêts et recettes extraordinaires, 12,371 francs; transmission de dépêches télégraphiques, 1,590 francs.

(5) *Anvers à Gand.* — Cette somme se subdivise comme suit : voir au tableau n° VII l'observation (4) : 1re catégorie, 2,188; 2e catégorie, 14,519 francs; 3e catégorie, 5,016 francs; 4e catégorie, 146 francs.

(6) *Anvers à Gand.* — La subdivision des recettes de marchandises par classe n'est pas établie par la Société.

(7) *Centre.* — Y compris 1,075 francs pour transports taxés au minimum.

(8) *Gand à Bruges.* — La subdivision par service et par classe de tarif ne nous a pas été donnée.

Digitized by Google

(9) *Grand-Central Belge.* — 7,645 francs pour transports à grande vitesse et 46,414 francs pour transports à petite vitesse.

(10) *Liége à Maestricht.* — 1,395 francs pour transports à grande vitesse et 678 francs pour transports à petite vitesse.

(11) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 310 francs pour transports taxés au minimum.

(12) *Luxembourg.* — Y compris 6,453 francs pour transports taxés au minimum.

(13) *Luxembourg.* — Y compris 547 francs pour transports taxés au minimum.

(14) *Luxembourg.* — Produits des transports en service, 41,822 francs; location de terrains, 6,977 francs.

(15) *Pepinster à Spa.* — Y compris 125 francs pour transports taxés au minimum.

(9) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* le détail par ligne au tableau n° XIVbis, page 296.

(16) et (17) *Nord-Belge.* — Voir l'observation (11) du tableau n° VII.

TABLEAU N° XIII. (Pages 288 à 291.)

(1) *État Belge.* — La recette des bagages taxés au minimum est de 21,626 francs.

(2) *État Belge.* — *Voir* la subdivision de cette somme aux observations (4) du tableau n° XIV.

(3) *Centre.* — Y compris 1,131 francs pour transports taxés au minimum.

(4) *Grand-Central Belge.* — Cette somme comprend 2,021 francs à grande vitesse et 9,327 francs à petite vitesse.

(5) *Liége à Maestricht.* — Cette somme comprend 609 francs à grande vitesse et 675 francs à petite vitesse.

(6) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 760 francs pour transports taxés au minimum.

(7) *Luxembourg.* — Y compris 2,522 francs pour transports taxés au minimum.

(8) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose ainsi : produits extraordinaires, 30,137 francs; parcours effectué sur la ligne Grand-Ducale, 98,874 francs; location de locomotives, 7,131 francs.

(9) *Pepinster à Spa.* — Y compris 4,379 francs pour transports taxés au minimum.

(10) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir le détail par ligne au tableau n° XIVbis, page 296.

(11) *Nord-Belge.* — Voir au tableau n° VII les observations (10) et (11).

TABLEAU N° XIV. (Pages 292 à 295.)

(1) *État Belge.* — Il est à remarquer que l'administration des chemins de fer de l'État est *la seule* en Belgique qui n'ait pas établi la distinction du service intérieur sur ses lignes et des services mixtes avec les Compagnies en relation, par tarifs et subdivisions de tarifs. L'État a confondu les services en Belgique, c'est-à-dire le service intérieur réuni au service mixte avec les Compagnies. Les services internationaux et de transit sont également réunis : voir le tableau n° XI, page 283.

(2) *Diverses Sociétés.* — La recette est la part affectée à la Société et non pas la recette totale effectuée sur les lignes concédées à la Société.

(3) *Tournai à Jurbise.* — La recette se rapporte à la ligne de Tournai à Jurbise. La recette de la ligne de Landen à Hasselt est comprise dans celle de la compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen et ne s'est élevée qu'à la somme de 129,914 francs (*voir* à la page 246), d'après le compte rendu de la Société.

Digitized by Google

(4) *État Belge.* — Cette somme (service intérieur 301,914 francs et services mixtes 974,287 francs) se décompose comme suit :

	Francs.
Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords	1,818
Dépôt des bagages dans les stations	9,122
Frais de chômage du matériel, de magasinage et dépôt	42,606
Frais de grue, engins, chargement et déchargement.	3,974
Location de locomotives et tenders et eau d'alimentation fournie à des Compagnies en relation	16,314
Usage des voies, stations et quais	284,066
Parcours des wagons sur les embranchements particuliers	134,922
Quote-part des Sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations	679,200
Surtaxes non remboursées et pénalités à charge de bureaux	7,018
Déclarations en douane	39,265
Recettes diverses	57,896
Total. . .	1,276,201

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Ces recettes proviennent uniquement des transports des charbons.

Anvers à Gand. — Les 18,274 francs de recettes supplémentaires comprenant 5,890 francs provenant de location de terrains et herbages.

(6) *Centre.* — Y compris 2,206 francs pour transports taxés au minimum.

(7) *Grand-Central Belge.* — 9,666 francs pour transports à grande vitesse et 55,741 francs pour transports à petite vitesse.

(8) *Liége à Maestricht.* — 2,004 francs pour transports à grande vitesse et 1,353 francs pour transports à petite vitesse.

(9) *Anvers à Gand et Gand à Bruges par Eecloo.* — La subdivision par classe n'est pas établie par ces Sociétés.

(10) *Luxembourg.* — *Voir* aux tableaux nos XII et XIII les observations (14) et (8) qui donnent le détail de cette somme.

(11) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir le détail par ligne au tableau no XIVbis, page 296.

(12) *Nord-Belge.* — Voir au tableau no VII les observations (10) et (11).

TABLEAU No XIVbis. (Pages 296 à 299.)

(1) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises par classe des mois de janvier à juin, dont le montant est estimé à 500 francs par mois; on a ajouté 3,000 francs au total pour les 6 mois.

(2) *Tamines à Landen.* — La recette a été approximativement, pour les mois d'octobre, novembre et décembre, de 300 francs pour les bagages et de 500 francs pour les chevaux et bestiaux.

(3) *Gand à Selzaete.* — Le service commun avec Hainaut-Flandres à commencé en décembre.

(4) *Lichtervelde à Furnes.* — Le détail de la recette des voyageurs par classe n'a u être donné par la Compagnie.

Digitized by Google

(5) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises par classe du mois de janvier à juin; on a ajouté au total 3,859 francs pour ces six mois.

(6) *Hainaut-Flandres.* — Le détail de la recette des marchandises est approximatif pour les mois de janvier à juin; le total est exact.

(7) *Lichtervelde à Furnes.* — Il manque le détail de la recette des marchandises en service mixte, départ vers l'État de mai à août; on a ajouté 2,838 francs au total pour ces quatre mois.

(8) *Gand à Selzaete.* — *Voir* ci-dessus l'observation (3).

(9) *Hainaut et Flandres.* — *Voir* ci-dessus l'observation (6).

(10) *Lichtervelde à Furnes.* — *Voir* ci-dessus l'observation (1), (4), (5) et (7).

(11) *Tamines à Landen.* — *Voir* ci-dessus l'observation (2).

(12) *Flandre occidentale* et *Lichtervelde à Furnes.* — Y compris 200,000 francs portés approximativement pour la garantie par le gouvernement du minimum d'intérêt à chacune des deux Compagnies.

(13) *Tamines à Landen.* — Les 294,034 francs portés en recettes extraordinaires proviennent des amendes payées par les entrepreneurs de la Compagnie de Tamines à Landen, pour retards apportés dans la livraison de la ligne au service de l'exploitation.

—

TABLEAU N° XV. (Pages 300 à 303.)

(1) *Gand à Bruges par Eecloo.* — 6 fr. 716 m. par expédition de toute catégorie.

(2) *Grand-Central Belge.* — 3 fr. 385 m. par tête en grande vitesse et 1 fr. 232 m. par tête en petite vitesse.

(3) *Liége à Maestricht.* — 13 fr. 184 m. par expédition à grande vitesse et 7 fr. 475 m. par expédition à petite vitesse.

(4) *Moyennes partielles.* — Non compris la recette du tarif 2 d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen, les finances et équipages de Bruges à Blankenberghe et le mouvement détaillé des marchandises d'Anvers à Gand et de Gand à Bruges par Eecloo.

(5) *Moyennes partielles.* — Non compris 11 wagons animaux de Mons à Haumont.

(6) *Chimay.* — 13 fr. 163 m. par expédition de toute catégorie à petite vitesse.

—

TABLEAU N° XVI. (Pages 304 à 307.)

Société anonyme d'exploitation. — *Voir* pour le détail par Compagnies à la pages 327.

—

TABLEAU XVIII. (§ 1er, page 312.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Y compris 412 francs pour intérêts sur cautionnement des comptables et 6,492 francs pour la masse d'habillements.

(3) *Anvers à Gand.* — Y compris 5,040 francs pour le personnel attaché à l'administration centrale.

(4) *Anvers à Gand.* — Comprend le personnel de la direction, de la comptabilité et du contrôle, chargé en même temps du service du mouvement et même du service télégraphique à Saint-Nicolas.

Digitized by Google

(5) *Anvers à Gand.* — Y compris les frais de contentieux.

(6) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme est portée au crédit des frais généraux de l'exploitation par le débit du compte de la construction de la section de Blankenberghe à Heyst.

(7) *Centre.* — Y compris 19,672 francs pour les coupons, imprimés, etc., du mouvement et du trafic.

(8) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Traitement du personnel du contrôle.

(9) *Grand-Central Belge.* — Excédant du produit des transports en service sur les dépenses extraordinaires.

(10) *Luxembourg.*—Administration supérieure, administrateur délégué, président du comité local et frais de voyage des administrateurs.

(11) *Luxembourg.* — Secrétariat à Bruxelles et à Londres. — Agent commercial.

(12) *Luxembourg.* — Contrôle et magasin central.

(13) *Pepinster à Spa.* — Non compris les imprimés, etc., du service des stations.

TABLEAU N° XVIII. (§ 2, page 313.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Anvers à Gand.* — Y compris le traitement d'un surveillant et de trois aides piqueurs.

(3) *Centre.* — Y compris 2,300 francs pour éclairage payé aux garde-barrière.

(4) *Manage à Wavre-Piéton.* — Il y a une rentrée de 16,359 francs pour vente de vieux matériaux retirés des voies, etc.

(5) *Lierre à Turnhout.* — Compris dans le salaire des poseurs ou piocheurs pour environ 1,800 francs par mois.

(6) *Pepinster à Spa.* — Compris dans le salaire des poseurs ou piocheurs pour environ 400 francs par mois.

(7) *Pepinster à Spa.* — Ces salaires s'appliquent à toutes les dépenses de l'entretien de la voie.

(8) *Pepinster à Spa.* — Non compris 49,790 francs prélevés pour à-compte sur la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861 pour réfection de la voie.

(9) *Nord-Belge.* — Entretien des plantations et clôtures.

(10) *Nord-Belge.* — Entretien des bâtiments et ouvrages d'art.

(11) *Nord-Belge.*—Fournitures pour éclairage de la voie. Appareils télégraphiques.

(12) *Mons à Haumont.* — Compris dans le salaire des poseurs et piocheurs pour 4,140 francs.

TABLEAU N° XIX. (§ 3, page 314.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 3,268 francs pour traitement des chefs d'ateliers.

(3) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 5,297 francs pour salaire des ouvriers dans les magasins de coke et au magasin central.

(4) *Anvers à Gand.* — Cette dépense pour le passage de l'Escaut est de 32,154 francs et se décompose comme suit : timbres pour coupons, 7,206 francs ;

Digitized by Google

entretien et réparation des embarcations, 1,532 francs; salaire des équipages et divers, 14,011 francs; bateau à vapeur, 15,505 francs.

—

TABLEAU N° XIX. (§ 4, page 315.)

(1) *Gand à Bruges par Eecloo.* — La subdivision de cette somme ne nous a pas été donnée.

(2) *Jonction de l'Est.* — Il y a une rentrée de 5,102 francs pour vente de vieux matériaux provenant du matériel.

—

TABLEAU XX. (§ 5, pages 316 et 317.)

(1) *État Belge.* — *Voir* le tableau des dépenses d'exploitation, page 322.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 6,703 francs pour camionnage et convoyage de marchandises, et 9,317 francs de dépenses extraordinaires.

(3) *Anvers à Gand.* — La dépense est comprise dans la somme de 10,529 francs à la colonne 3 du tableau n° XVIII, page 312.

(4) *Anvers à Gand.* — Frais du service de camionnage seulement.

(5) *Lierre à Turnhout.* — Le service est fait par l'ingénieur de la voie.

(6) *Lierre à Turnhout.* — Y compris 7,198 francs pour frais de camionnage.

(7) *Luxembourg.* — Y compris 28,265 francs pour frais de camionnage.

(8) *Luxembourg.* — Y compris 76,445 francs pour remises sur transports.

(9) *Pepinster à Spa.* — Y compris les imprimés du service des stations.

(10) *Pepinster à Spa.* — Frais de camionnage.

(11) *Mons à Hautmont.* — Compris pour 39,184 francs dans le salaire de 81,432 francs du personnel ouvrier des stations.

—

TABLEAU N° XXI. (Pages 318 et 319.)

(1) *État Belge.*— Les dépenses d'exploitation des cinq années précédentes doivent être rectifiées comme suit : — En plus : en 1861, 107 fr. 90 c.; en 1862, 21,734 fr. 80 c.; en 1863, 10,029 fr. 99 c.; en 1864, 34,477 fr. 56 c. En moins, en 1865, 257,975 fr. 38 c.

(2) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Le tableau des dépenses d'exploitation est très-détaillé dans le rapport présenté aux actionnaires.

(3) *Luxembourg.*—Déduction faite de 19,055 fr. pour la construction et le surplus pour l'exploitation, soit 47,962 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(4) *Luxembourg.* — Déduction faite de 2,075 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(5) *Luxembourg.* — Déduction faite de 37,263 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe, et de 34,135 francs pour transport de balast.

(6) *Luxembourg.* — Déduction faite de 58,796 francs pour proportion afférente à la ligne de l'Ourthe.

(7) *Luxembourg.* — Non compris les dépenses de la ligne de l'Ourthe, qui se décomposent comme suit :

Entretien du rail-way	fr.	5,536	+	49,227	=	54,763
Id. du matériel	»	29,343	+	92,024	=	121,367
Locomotion	»	8,960	+	75,033	=	83,993
A reporter. . .	fr.	43,839	+	216,284	=	260,123

Digitized by Google

Report. .	fr.	43,839	+ 216,284	=	260,123
Mouvement et trafic	»	23,631	+ 82,963	=	106,594
Service général	»	5,195	+ 18,462	=	23,657
Pertes et avaries.	»	2,334	+ 7,343	=	9,677
Morloie à Melreux	fr.	74,999			
Ligne entière, 5 mois.	»		325,052		
Ensemble. . .	fr.				400,051

(8) *Pepinster à Spa.* — 49,790 francs prélevés pour la réfection de la voie.

TABLEAU Nos XVIIIbis, XIXbis, XXbis. (Page 322.)

(1) *État.* — Non compris le personnel de l'administration centrale. (*Voir* le compte rendu de l'État de 1858, page 38.)

Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (services en général) s'appliquent également, en partie du moins, aux services des postes et télégraphes.

(2) Les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la Régie a été réuni à cette administration.

TABLEAU N° XXIII. (Page 326.)

(1) *Société anonyme d'exploitation.* — *Voir* pour le détail par Compagnie à la page 327.

TABLEAU N° XXIV. (Pages 328 et 329.)

(1) *État Belge.* — La quote-part à déduire se décompose comme suit :

Dendre et Waes.	1 823 071	3 080 420	3 752 750 fr.
Tournai à Jurbise	926 147		
Hal à Ath et Tournai à la frontière . . .	331 202		
Mons à Manage (redevance fixe)		672 330	

(2) *État Belge.* — La somme de 120,542 fr. comprend les produits indirects du chemin de fer et se décompose comme suit :

Location de terrains, herbages, vidanges et bâtiments.	fr.	26 286
Id. de cafés-restaurants		49 975
Vente de terrains, de matériel hors d'usage, d'objets non réclamés, d'arbres, plantations et herbages		22 884
Droit de magasin à l'entrepôt du Petit-Bassin, à Anvers		730
Neuvième à-compte versé par la ville de Gand sur les 200,000 fr. qui lui ont été avancés en 1848		20 000
Argent non réclamé.		667
Total. . .		120 542

(3) *État Belge.* — Le solde antérieur qui était de fr. 18,629,039 est réduit à fr. 18,437,414 par suite de rectification de dépenses d'exploitation signalées aux observations du tableau n° XXI, (1), page 357.

(4) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Frais d'amortissement, 13,257 fr.; frais autres que ceux d'amortissement, 57,708 fr.

Digitized by Google

et 270,708 fr. pour excédant du prix de rachat des titres à 2,846,444 fr. sur la valeur d'émission de 2,575,736 fr., et ce, non compris 16,668 fr. attribués à la ligne de Mons à Manage.

(5) *État Belge.* — Non compris celle de 655,662 fr., qui avec les 16,668 fr. forment la redevance ou part fixe des bénéfices attribuée à la Société de Mons à Manage.

(6) *État Belge.* — Cette somme représente la valeur au taux d'émission des capitaux rachetés, non compris la redevance de Mons à Manage de 16,668 fr. mentionnée (4) et (5).

(7) *État Belge.* — Ce solde se décompose comme suit :

Dû au trésor public	15 037 923	15 755 826 fr.
Frais d'exploitation 1835-1836	700 979	
Ordonnances prescrites	16 924	

Et si on y ajoutait 1,177,031 fr. pour une partie des intérêts semestriels afférents à 1860 et payables en 1867, on obtiendrait 16,932,857 fr. pour déficit au 31 décembre 1866 après le prélèvement de l'amortissement effectué.

(8) *Dendre et Waes.* — Cette somme diffère de la recette renseignée par l'État Belge, parce que la Société clôture ses comptes avant que l'État lui ait remis tous les décomptes des recettes de l'année ; elle en porte donc une partie par prévision.

(9) *Dendre et Waes.* — Intérêts en compte courant et report du solde disponible après payement du dividende.

(10) *Dendre et Waes.* — Frais d'administration et loyer.

(11) *Hal à Ath.* — Y compris 82,679 francs attribués aux fondateurs qui ont eu à supporter les frais extraordinaires et les intérêts jusqu'au 1er mai 1866.

(12) *Hal à Ath.* — Y compris 105,000 francs payables le 1er mai 1867.

(13) *Tournai à Jurbise.* — Cette somme comprend la recette approximative de 129,914 francs de la ligne de Landen à Hasselt, au lieu de 130,344 francs.

(14) *Tournai à Jurbise.* — Cette somme se décompose comme suit : indemnité du conseil, 17,000 francs ; frais de direction, 15,000 francs ; frais généraux, 8,376 francs ; patente de la Société, 19,135 francs.

(16) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Cette somme représente la part de recette de la Société de Tournai à Jurbise pour la ligne de Landen à Hasselt.

(17) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Produit de la houillère de Kerkeraede.

(18) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — La Société étant arriérée, du 1er juillet 1861 au 1er juillet 1867, pour le payement des intérêts de ses obligations de priorité, et n'ayant pas de perspective de pouvoir couvrir ces arriérés au moyen des excédants des recettes de l'exploitation, l'assemblée générale du 17 juin 1867 a pris la résolution de contracter un troisième emprunt de 3,375,000 francs, afin d'être à même de payer les coupons d'intérêts arriérés. Ce payement a commencé le 2 janvier 1868 au moyen des revenus fixes provenant du traité de fusion passé avec le Grand-Central Belge. (*Voir* page 97 de cet *Annuaire.*)

(19) *Centre.* — Cette somme se décompose comme suit : location du matériel, 28,000 francs ; frais divers, intérêts, commissions, 37,362 francs ; débiteurs douteux, 271 francs ; solde de réparations pendant les années antérieures, 10,625 francs ; frais judiciaires et honoraires d'avocat, 1,206 francs.

(20) *Centre.* — Cette somme forme la différence entre le bénéfice de la ligne de Baume à Marchienne et le bénéfice attribué à la Compagnie du Centre qui possède toutes les actions d'après les comptes de cette dernière Société. Cette somme doit

Digitized by Google

donc représenter les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations de Baume à Marchienne, dont le bilan et le compte de profits et pertes ne sont pas publiés.

(21) *Centre.* — Cette somme résulte de la différence entre la valeur remboursée et celle qui figure au capital social; l'amortissement n'a donc pas été entièrement prélevé sur le compte profits et pertes.

(22) *Centre.* — Non compris l'amortissement des 766 obligations remboursées, dont le prélèvement n'a pas encore été entièrement opéré, soit 212,170 francs.

(23) *Chimay.* — Y compris 65,339 francs pour intérêts bonifiés sur obligations émises.

(24) *Chimay.* — Y compris 7,362 francs pour primes et remises sur transport et 3,028 francs pour extraction de pierres destinées à l'amélioration des chemins de différentes communes françaises à l'extrémité de la ligne.

(25) *Eecloo à Bruges.* — Y compris 250,000 francs pour perte sur émission d'obligations.

(26) *Flandre occidentale.* — Le solde provient du compte de 1865 qui ne nous avait pas été communiqué lors de la publication du premier *Annuaire* et s'établit comme suit :

Compte de profits et pertes pour 1865.

Recettes : report du solde	fr.	2,549
Produit de l'exploitation (location)		800,000
Recettes diverses		10,303
	Fr.	812,852
Profit sur la vente d'obligations en réserve	fr.	75,000
	Fr.	887,852

Dépenses.

Intérêts sur actions privilégiées	fr.	192,500
Intérêts sur obligations à 3 p. c.		145,170
Amortissement d'obligations à 3 p. c.		18,000
Amortissement de matériel (locomotives, voitures et wagons)		34,625
Divers frais d'administration à Bruges et à Londres, impressions, patente, etc.		143,326
Dividende aux actions ordinaires		292,655
	Fr.	826,276
Solde à nouveau	fr.	61,576
	Fr.	887,852

(27) *Flandre occidentale.* — Y compris 87,975 francs pour amortissement du compte matériel de traction et de transport.

(28) *Flandre occidentale.* — Pour 78 actions.

(29) *Grand-Central Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Allocation à l'administration de la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse	fr.	35,000
Part fixe de la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse		1,000,000
Part d'Anvers à Rotterdam et de l'Est-Belge		2,590,751
Total	fr.	3,625,751

Digitized by Google

(30) *Grand-Central Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Location et contribution de terrains, bâtiments et bureaux.	40,672
Droits de navigation, ports, bâtisses, etc.	998
Emploi du matériel roulant en service mixte	35,127
Escomptes, commissions et intérêts	238,542
Divers et imprévus	46,721
Total. . . fr.	362,060

(31) *Anvers à Rotterdam.* — Cette somme se décompose comme suit :

1° Part dans les bénéfices du Grand-Central Belge du 1er janvier au 30 avril, soit 0,522 de fr. 680,399 . . . . . fr.	355,168
2° Part dans les bénéfices du Grand-Central du 1er mai au 31 décembre 1866.	1,071,828
3° Dépenses faites par le Grand-Central et imputables sur la part de la Société de l'Est-Belge, dans les bénéfices antérieurs au 1er mai, et qu'elle a mis à la disposition d'Anvers à Rotterdam par le traité du 28 mars 1866.	227,143
Total. . . fr.	1,654,139

La dépense 3° est expliquée comme suit à la page 4 du rapport de la Société d'Anvers à Rotterdam :

Du 1er janvier au 1er mai, la recette du Grand-Central a été de. . . fr.	2,473,949
Et la dépense, déduction faite des prélèvements stipulés en faveur de la Société de Sambre-et-Meuse de	1,793,550
Reste comme bénéfice. . . fr.	680,399

Ne devant point compte de la part de l'Est-Belge dans ce bénéfice, nous aurions pu le porter en entier à notre compte de profits, mais nous n'avons cru devoir porter à ce compte que les bénéfices provenant non-seulement de l'exploitation, mais encore de notre part dans l'exploitation.

Nous avons fait de la part de l'Est-Belge dans ce bénéfice un emploi plus convenable.

Notre Compagnie avait été grevée, par suite du traité du 28 mars dernier, de diverses dépenses antérieures au 1er mai ou incombant à des exercices antérieurs, de créances litigieuses ou irrécouvrables, d'intérêts qui ne pouvaient pas être à la charge exclusive de notre administration, etc., ensemble . . . . . fr. 227,143

Indépendamment de cette somme, notre Compagnie avait maintenu à son actif diverses créances antérieures à la fusion et qui sont irrécouvrables. Leur total est de 24,204

Ensemble. . . fr. 251,347

Il était désirable d'amortir cette somme afin de liquider complétement le passé. C'est ce que nous avons fait en l'imputant sur la part de l'Est-Belge dans les bénéfices du 1er janvier au 1er mai.

Cette part de bénéfice étant de . . . . . fr.	325,231
Et la somme à amortir de	251,347
L'excédant est de. . . fr.	73,884

Nous l'avons porté au compte de premier établissement.

Digitized by Google

La somme de 325,341 francs est réellement portée par la Société d'Anvers à Rotterdam au crédit des comptes de profits et pertes jusqu'à concurrence de 227,143 francs, au crédit des comptes courants pour 24,204 francs, et le surplus, 73,884 francs, au crédit du compte de premier établissement comme amortissement.

(32) *Anvers à Rotterdam.* — Intérêts divers perçus pendant l'année, déduction faite des frais généraux.

(33) *Anvers à Rotterdam.* — Liquidation du compte entreprise de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout (ce compte ne nous a pas été communiqué).

(34) *Anvers à Rotterdam.* — Location de la ligne d'Anvers à Hasselt payée à la Compagnie du Nord de la Belgique pour 76,198 mètres à 7,000 francs par kilomètre.

(35) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

(*a*) Part de bénéfices du 1er janvier au 1er mai	fr.	323,231
(Pareille somme est portée au débit du compte de premier établissement, en vertu du traité du 28 mars 1866, par lequel la Société de l'Est Belge a abandonné à la Société d'Anvers à Rotterdam sa part de bénéfices du 1er janvier au 30 avril 1866, moyennant que cette dernière Société se charge de la liquidation des comptes du Grand-Central Belge.)		
(*b*) Part de bénéfices du 1er mai au 31 décembre	fr.	840,128
Total.	fr.	1,163,359

(36) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Commissions, escomptes et intérêts	fr.	53,857
Annuité de la garantie d'intérêt à rembourser		50,000
Frais généraux et patente de la Société		28,396
Total.	fr.	132,253

(37) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Dividende acquis aux actions primitives que la Société possède en portefeuille.

(38) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Frais généraux, frais d'administration et patente de la Société.

(39) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme a été appliquée au rachat de 100 actions primitives.

(40) *Hainaut et Flandres.* — Ce compte ne nous a pas été communiqué.

(41) *Jonction de l'Est.* — Cette somme se décompose comme suit :

Intérêts divers, commissions, etc.	fr.	5,019	11,006
Débiteurs douteux	»	2,000	
Amortissement sur matériel, ateliers, railway.	»	3,987	

(42) *Jonction de l'Est.* — Amortissement du solde des dépenses de la ligne de Manage à Piéton non couvertes en 1866.

(43) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme se décompose comme suit :

Intérêts en compte courant	fr.	1,239
Intérêts prescrits		851
Excédant de magasin		2,054
Bénéfice sur vente de matériel		4,295
Vente de mitraille		205
Créditeur inconnu		16
Total.	fr.	8,660

Digitized by Google

(44) *Lichtervelde à Furnes.* — Provient du solde antérieur, moins la somme de 92,250 francs formant la créance portée comme due par l'État et que la Compagnie a abandonnée.

(45) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme se décompose comme suit :

Solde de l'exploitation 1865	fr.	398
Honoraires de l'avocat pour la cession d'exploitation		2,250
Trois coupons périmés, droits de dépôt		76
Insertions et rapport		588
Patente de la Société		3,824
Frais d'administration		12,600
Total	fr.	19,736

(46) *Liégeois-Limbourgeois.* — *Voir* le détail pages 189 et 190.

(47) *Liége à Maestricht.* — Le solde en pertes 412,593 est porté par la Société à un compte de dépenses provisoires.

A l'assemblée du 15 avril 1868, il a été décidé que ces dépenses devaient être considérées comme dépenses de mise en train et être ajoutées aux dépenses de premier établissement du chemin de fer.

Les dépenses du compte profits et pertes sont extraites en partie des renseignements statistiques publiés par le Ministère des travaux publics.

(48) *Lierre à Turnhout.* — Cette somme se décompose comme suit :

Intérêts 3 p. c. sur le compte, fonds de réserve	fr.	3,808	15,308
Intérêts sur l'encaisse	»	9,008	
Escompte des coupons d'intérêts, 1865	»	2,492	
Pour complément du minimum d'intérêt et du bail	fr.		14,082
Total	fr.		29,390

(49) *Luxembourg.* — Bénéfice de l'exploitation du canal, savoir :

Perception des droits de navigation	fr.	54,489
Locations diverses et vente de vieux matériaux		2,264
Ensemble	fr.	56,753
Dépenses diverses de l'exploitation	fr.	32,708
Reste	fr.	24,045

(50) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose comme suit : dépenses des semestres antérieurs, 17,419 francs, et remboursement à l'État Belge, à valoir sur les sommes reçues à titre de minimum d'intérêt garanti, 52,430 francs.

(51) *Luxembourg* (l'Ourthe). — Cinq mois d'intérêts des actions privilégiées et cinq mois d'intérêts des obligations, £ 20, 3e émission . . . . . fr. 445,708

A déduire cinq mois d'intérêts sur 3,390,000 francs, capital non encore employé au 31 décembre 70,500

Reste . . . fr. 375,208

(52) *Charleroi à la frontière de France.* — Provient de 48,545 francs pour intérêts à 5.73 p. c., bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale, dont on a

Digitized by Google

déduit 3,337 francs pour commission sur payement de coupons et intérêts sur cautionnements.

(53) *Lignes Nord-Belges.* — Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

(54) *Lignes Nord-Belges.* — L'amortissement est compris avec les intérêts (340 oblig. Nord-Belge étaient remboursables au 1er novembre 1866).

(55) *Lignes Nord-Belges.* — Solde en bénéfices reversé au crédit de la Compagnie française du Nord au profit de ses actionnaires.

(56) *Liége à Givet.* — Provient de 42,724 francs pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale et de 1,020 francs pour dividende du pont de Namèche, dont on a déduit 13,441 francs pour commission sur coupons et obligations, perte de change et intérêts de cautionnements.

(57) *Mons à Haumont.* — Provient de 15,541 francs pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés sur le solde créditeur avec l'administration centrale et de 1,481 francs pour retard sur annuités, dont on a déduit 3,381 francs pour commissions, perte de change et intérêts sur cautionnements.

(58) *Mons à Haumont.* — Frais d'administration et frais généraux de la Société anonyme.

(59) *Mons à Haumont.* — Solde en pertes à déduire des bénéfices des deux lignes précédentes reversé au crédit de la Compagnie française du Nord au profit de ses actionnaires.

Les 390,000 francs sont relatifs à la partie française ; cette subdivision est pour ordre d'après les comptes de la Compagnie Nord-Belge.

TABLEAU No XXV. (Pages 330 à 333.)

(1) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit : route proprement dite, 142,699,318 francs; stations et dépendances, 38,226,736 francs; frais généraux, 5,383,946 francs.

(2) *État Belge.* — Se rapporte au réseau entier exploité par l'État Belge (790 kilomètres) et ne comprend pas la valeur du matériel apporté par Mons à Manage.

(3) *État Belge.* — Disponible sur les crédits législatifs.

(4) *État Belge.* — Le compte rendu ne renseigne pas cette valeur.

(5) *État Belge.* — *Voir* le renvoi (7) du tableau XXIV, page 359, pour la décomposition de ce solde.

(6) *Mons à Manage.* — *Voir* page 181, renvoi colonne 27, page 182 (1) p. m., et page 444 du premier *Annuaire.*

(7) *Mons à Manage.* — Compris dans les dépenses de construction.

(8) *Dendre-et-Waes.* — Valeur du mobilier des bureaux de l'administration renseigné au bilan de la Société.

(9) *Dendre-et-Waes.* — 352,483 francs dus par l'État Belge et 313,500 francs pour le produit présumé de novembre et décembre 1866.

(10) *Hal à Ath.* — *Voir* renvois (11) du tableau no XXIV, page 359.

(11) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Y compris 88,381 francs pour le télégraphe.

(12) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Comprend l'installation des ateliers et accessoires pour 41,428 francs.

(13) *Anvers à Gand.* — Le chemin de fer et le matériel ont été construits à forfait, et il n'a pas été fait inventaire du matériel actuellement en service.

(14) *Anvers à Gand.* — Actions de la Compagnie avec intérêt échu.

Digitized by Google

(15) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme se décompose comme suit : route, terrains, terrassements, ouvrages d'art et plantations, 1,106,761 francs; voie ferrée, billes, rails et accessoires, 503,261 francs; stations, magasins, bâtiments et ateliers, 25,634 francs.

(16) *Bruges à Blankenberghe.* — Cette somme se décompose comme suit : matériel de transport, 259,847 francs; matériel fixe, 12,153 francs; ustensiles et outils divers pour ateliers, 11,675 francs.

(17) *Bruges à Blankenberghe.* — Actions en portefeuille, 207,500 francs; cautionnement, 39,964 francs.

(18) *Centre.* — Le matériel est compris dans la somme de 20,055,780 francs qui se décompose au bilan de la Société comme suit :

Railway et fourniture d'un premier matériel faisant partie du forfait, 9,910,155 francs et frais généraux, 275,485 francs = ... fr.	10,185,640
Matériel acquis par la Compagnie	3,214,074
Bassin d'Erquelinnes	290,896
Gare de Gars-Longchamps et de Grand-Reng.	17,169
Télégraphe et ses dépendances	23,076
Inventaire, mobilier, outils, etc.	158,402
Travaux neufs	152,837
Raccordements et embranchements.	2,267,106
Deuxième voie de Baume à Marchienne, agrandissement des stations et travaux nécessités par la pose de cette deuxième voie	800,965
Ligne de Piéton à Leval.	664,815
Travaux : agrandissement de la station de Marchienne et travaux divers.	1,886,500
Différence entre le cours coté au bilan et la valeur réalisée lors de la négociation des obligations de la première série	394,300
Total. . . fr.	20,055,780

(19) *Centre.* — Actions du chemin de fer de Baume à Marchienne, 3,000,000 francs; cautionnement, 33,662 francs.

(20) *Centre.* — Y compris 212,170 francs restant à imputer à ce compte pour l'amortissement des 766 obligations, dont l'excédant de la valeur nominale sur le cours coté au bilan a seul été prélevé sur le compte de profits et pertes publié par la Société.

(21) *Chimay.* — Actions de la Compagnie, 69,350 francs; obligations de la Compagnie, 975,000 francs.

(22) *Flandre occidentale.* — Cette somme comprend le coût du matériel, dont une partie a cependant été prélevée sur le compte profits et pertes. (*Voir* l'année 1867.)

(23) *Flandre occidentale.* — Placement divers.

(24) *Flandre occidentale.* — L'encaisse est compris dans la somme de 83,946 francs.

(25) *Grand-Central, exploitation commune.* — Cette somme comprend celle de 1,465,633 francs pour l'atelier central de Louvain.

(26) *Grand-Central, exploitation commune.* — Y compris 303,002 francs pour travaux en cours d'exécution à l'atelier central de Louvain.

(27) *Anvers à Rotterdam.* — Le bilan renseigne la somme de 20,011,492 francs, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la Société :

Digitized by Google

a. Dépenses de construction et diverses d'Anvers à Rotterdam . . fr.			11,870,440
b. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Rotterdam (évalué approximativement).			3,400,000
c. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Hasselt.			1,805,429
d. A valoir sur le forfait des dépenses du Grand-Central Belge . . . . . fr.	7,000,000		
Moins les sommes reçues de l'Est-Belge pour ces dépenses	5,569,171		3,430,829
Ensemble, dépenses brutes. . . fr.			20,506,698

dont il a été déduit lors de la formation des bilans (*voir* premier *Annuaire*, page 610).

e. Amortissement prélevé sur les bénéfices de l'exploitation d'Anvers à Rotterdam . . . . . fr.		273,040		
f. Amortissement de 173 obligations d'Anvers à Hasselt . . . . . fr.		48,840		
Amortissement effectué en 1866. Anvers à Rotterdam		54,465		
Anvers à Hasselt		27,477	222,166	495,206
Grand-Central . . .	17,500			
Solde de la subvention de l'Est-Belge.	73,884	91,384		
Reste, comme au bilan de la Société . . . . . fr.				20,011,492
Ce compte a en outre été débité et crédité de . . . . . fr.				79,464

pour 276 obligations jusqu'au 31 décembre 1865; ces obligations se trouvaient en portefeuille ou étaient émises avant la mise en exploitation de la ligne d'Anvers à Hasselt, et sont sorties aux tirages au sort.

(28) *Anvers à Rotterdam.* — 206 obligations 3 p. c. 1re série.

(29) *Anvers à Rotterdam.* — Cette somme comprend un encaisse de 115 francs, et 15,400 francs pour la liquidation de la caisse centrale des recettes.

(30) *Anvers à Rotterdam.* — 5,341 obligations 3 p. c. 2e série.

(31) *Nord de la Belgique.* — Les dépenses de premier établissement des lignes d'Anvers à Hasselt et de Louvain à Hérenthals ne sont pas renseignées séparément au bilan de la Société du Nord de la Belgique; les sommes portées au tableau comprennent donc, outre les dépenses réelles, les bénéfices probablement réalisés par l'entrepreneur sur les travaux et la négociation des titres qui lui ont été remis en payement.

La somme de 5,705,324 francs résulte des 20,475 obligations d'Anvers à Rotterdam, remises à la Compagnie du Nord de la Belgique au cours moyen de fr. 278-65;

Celle de 3,510,328 francs résulte des 12,597 1/2 obligations restant à remettre à la Compagnie du Nord de la Belgique par Anvers à Rotterdam, en les cotant au même cours moyen;

Celle de 4,901,700 francs représente 16,339 obligations à 300 francs, cours renseigné au bilan de la Compagnie du Nord de la Belgique.

(32) *Est-Belge.* — Le bilan renseigne la somme de 37,329,883 francs, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la Société :

Digitized by Google

a. Dépenses de construction et diverses . . . . fr.	25,105,387	32,368,221
b. Matériel et mobilier (*voir* p. 338 du premier *Annuaire*).	7,262,834	
c. Actes à régulariser pour acquisition de terrains . . . . . fr.		130,386
d. Prix d'acquisition de terrains au nom de la Société		458,446
e. Dépenses faites directement par l'Est-Belge par suite de la formation du Grand-Central, non comprises dans celles ci-dessus ni dans le bilan du Grand-Central		803,659
f. Participation ou forfait des dépenses du Grand-Central Belge remis à Anvers-Rotterdam . . . . . fr.	1,569,171	3,569,171
g. Somme portée en compte au 31 décembre 1866 et à valoir sur le forfait de 6,000,000 de francs.	2,000,000	
Total général. . .		37,329,883

(33) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

20 obligations à 4.50 p. c. à convertir en obligations à 3 p. c. . . fr.	20,000
39 obligations à 3 p. c. 2e série à 300 francs	11,700
15,650 obligations 3 p. c. 3e série à 300 francs	4,695,000
Total. . . fr.	4,726,700

34) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

Débiteurs divers par comptes courants . . . . . fr.	14,129
Société d'Anvers à Rotterdam.	87,581
Garantie d'intérêt restant à amortir.	156,302
Total. . . fr.	258,012

(35) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme représente le solde des dépenses de premier établissement, à l'exception du matériel, déduction faite des rentrées diverses et du rachat de 100 actions primitives dont la valeur est de 50,000 francs, mais y compris 1,389,000 francs pour perte sur émission, escompte ou négociation des emprunts ; savoir : 1,000,000 de francs pour l'emprunt à 4 p. c. et 389,000 francs pour l'emprunt à 4 1/2 p. c.

(36) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Actions en dépôt ou rachetées.

(37) *Jonction de l'Est.* — Versements arriérés, 40,187; valeurs de portefeuille, 1,100.

(38) *Liégeois-Limbourgeois.* — *Voir* le détail pages 188 et 189 de l'*Annuaire*.

(39) *Liége à Maestricht.* — *Voir* le renvoi (47) du tableau XXV, page 363.

(40) *Lierre à Turnhout.* — Cette somme se décompose comme suit : immeubles, dépendances et matériel, 4,103,269 francs ; matériel réalisé, 61,830 francs ; participation de la Compagnie du Nord de la Belgique dans les dépenses de la station de Lierre, y compris les intérêts, 134,901 francs ; dépenses faites par l'exploitation, 8,454 francs.

(41) *Luxembourg.* — Versements arriérés sur actions, 43,050 francs ; 35,570 obligations de 500 francs, 17,785,000 francs. (*Voir* (47) à la page suivante.)

(42) *Pepinster à Spa.* — Obligations en portefeuille.

(43) *Charleroy à la frontière de France.* — Cette somme se subdivise comme suit :

Locomotives, voitures et wagons . . . . . fr.	4,753,991
Mobilier, outillage et installation des ateliers	421,526
Mobilier d'exploitation	33,606
Total. . . fr.	5,209,123

Digitized by Google

(44) *Liége à Givet.* — Cette somme se subdivise comme suit :

Locomotives, voitures et wagons	7,841,503
Mobilier, outillage et installation des ateliers	87,924
Mobilier d'exploitation	111,016
Total	8,040,443

(45) *Mons à Haumont.* — Cette somme se subdivise comme suit :

Locomotives, voitures et wagons	572,932
Mobilier, outillage et installation des ateliers	31,433
Mobilier d'exploitation	18,683
Total	623,048

(46) *Nord-Belge.* — Actions du pont de Namèche.

(47) *Luxembourg.* — Cette somme se décompose comme suit :

Embranchement vers Bastogne (études), 19,479 fr.; canal, 10,106,851 fr.; terrains et propriétés au nom de la Compagnie, 295,594 fr.; escompte aux obligations, 449,142 fr.

TABLEAU N° XXVI. (Pages 334 à 337.)

(1) *État Belge.* — Cette somme représente les capitaux amortis calculés d'après la valeur d'émission.

(2) *État Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

CAPITAL.	SOMME RESTANT A AMORTIR.	
	Valeurs nominales en francs.	Valeurs effectives d'après le produit de l'émission.
Emprunt de 1836 (4 p. c.)	9 116 295	8 315 327
Id. 1838 (3 p. c.)	13 750 343	9 674 582
Dette de 1853 (4 1/2 p. c.)	98 721 429	94 921 700
Id. 1857 (4 1/2 p. c.)	1 326 929	1 338 564
Emprunt de 1860 (4 1/2 p. c.)	4 681 758	4 681 758
Id. 1865 (4 1/2 p. c.)	29 290 140	29 623 403
Ensemble	156 886 894	148 555 304
Ressources ordinaires	51 943 784	51 943 784
Villes de Bruxelles et de Gand, etc.	386 043	386 043
Totaux	209 216 721	200 880 221

(3) *État Belge.* — Cette somme représente les intérêts courus jusqu'au 31 décembre 1866, mais non encore exigibles sur les semestres à échoir au 1er février et au 1er mai 1867, des parties non amorties des emprunts à 3 et 4 1/2 p. c.

(4) *État Belge.* — Cette somme représente les avances faites par le Trésor public

Digitized by Google

pour le service des dépenses annuelles, y compris les sommes affectées à l'amortissement, conformément à l'article 5 de la loi du 1er mai 1834.

(5) *Mons à Manage.* — Ces actions de 500 francs sont remboursées à fr. 312-50.

(6) *Tournai à Jurbise.* — Ces actions sont rachetées au moyen du fonds d'amortissement prélevé chaque année sur les bénéfices.

(7) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — *Voir* le détail page 610 du premier *Annuaire*.

(8) *Centre.* — 395 obligations 1re série, 118,500 francs; 63 obligations 2e série, 16,380 francs; 94 obligations 3e série, 23,500 francs; 185 obligations 4e série, 46,250 francs; 29 obligations 5e série, 7,540 francs. Ces obligations étaient sorties aux tirages au sort jusqu'au 31 décembre 1865.

Les obligations sorties en 1866 et remboursables fin décembre sont portées en 1867.

(9) *Centre.* — 1re série, 16,666-395; 2e série, 2,692-63; 3e série, 4,000-94; 4e série, 12,000-185; 5e série 4,000-29 (39,358-766 oblig. = 38,592 oblig.).

(10) *Grand-Central Belge.* — L'amortissement est compris dans les bilans des Sociétés d'Anvers à Rotterdam, du Nord de la Belgique et de l'Est-Belge.

(11) *Grand-Central Belge.* — Le capital social du Grand-Central Belge n'est pas consolidé : il est fourni à forfait par la Société d'Anvers à Rotterdam, suivant traité du 28 mars 1866. Cette Société reçoit de l'Est-Belge, pour la part de cette dernière, d'après ce traité : *A.* 6,000,000 de francs; *B.* le solde créditeur au 1er mai 1866 abandonné par l'Est-Belge; *C.* une somme égale à la part de l'Est-Belge dans les bénéfices des quatre premiers mois de 1866; *D.* Un prélèvement annuel de 340,000 francs, dont une part à charge d'Anvers à Rotterdam à concurrence de son intérêt dans la fusion, et l'autre part à charge de l'Est-Belge.

Ce prélèvement n'a pas été opéré pour 1866, mais les droits d'Anvers à Rotterdam d'opérer ce prélèvement pour l'appliquer aux dépenses de premier établissement ont été expressément réservés.

(12) *Grand-Central Belge.* — Emprunt de 1,000,000 de francs fait à la Compagnie du Nord de la Belgique et couvert par une rente annuelle fixe de 62,500 francs. *Voir* (10).

(13) *Anvers à Rotterdam.* — *Voir* le renvoi (27 *f*) du n° XXV, page 366. Le nombre exact d'obligations sorties aux tirages au sort ne nous a pas été donné, parce que le nombre d'obligations qui figure sur les tableaux d'amortissement ne figure pas en totalité sur les bilans : il en résulte qu'il sort quelquefois des numéros d'obligations non encore émises ni portées au bilan comme créées, mais qui sont en portefeuille.

(14) *Anvers à Hasselt.* — Le nombre de 12,597 1/2 obligations à remettre réuni à celui de 20,475 obligations déjà remis, forme le nombre total de 33,072 1/2 obligations à 3 p. c. équivalant à la rente de 533,386 francs (l'intérêt et l'amortissement d'une obligation de 500 francs à 3 p. c. en 90 ans étant de fr. 16-12777). Le montant a été calculé en prenant pour base le cours moyen de fr. 278-65 coté au bilan pour les 20,475 obligations déjà remises (en 1865 ce cours était de 280 francs, et en 1867 il est de 300 francs).

(15) *Louvain à Herenthals.* — Le nombre de 16,339 obligations de la Compagnie du Nord de la Belgique représente la rente de 7,000 fr. × 37,646.80 mètres : fr. 16-12777, et le montant est calculé à 300 francs par obligation d'après le cours moyen renseigné au bilan de cette Compagnie.

Digitized by Google

(16) *Est-Belge.* Cette somme se décompose comme suit :

29 obligations de 500 francs à 5 p. c.	fr.	14,500
826 obligations de 500 francs à 4 p. c.		413,000
139 obligations de (300) 500 francs à 3 p. c.		41,700
Total.	fr.	469,200

(17) *Est-Belge.* — Cette somme se décompose comme suit :

5 annuités pour le matériel restant à payer	fr.	90,562
Créditeurs divers pour travaux et fournitures		51,585
Grand-Central Belge, ses avances		72,166
Redevance à la Compagnie du Nord de la Belgique		100,235
État Belge, garantie du minimum d'intérêt restant à rembourser		156,302
Total.	fr.	470,850

(18) *Entre-Sambre-et-Meuse.* — Cette somme comprend :

344 obligations de 1,000 francs de l'emprunt à 4 p. c.	fr.	344,000
39 obligations de 1,000 francs de l'emprunt à 4 1/2 p. c.		39,000

(19) *Lichtervelde à Furnes.* — Cette somme comprend 416 francs pour fonds de réserve et 8,023 francs pour fonds d'amortissement.

(20) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris la prime de fr. 62-50 payée par action remboursée, soit 40,688 francs pour les 651 actions.

(21) *Charleroi à la frontière de France.* — Cette somme se décompose comme suit :

16,767 actions à 500 francs.	fr.	8,383,500
Versements sur 1,575 actions déchues		316,982

Voir page 283 du premier *Annuaire.*

Le capital-actions à rembourser, y compris les primes, est de 9,797,625 francs, il excède de 770,643 francs la somme versée par les actionnaires; en augmentant de cette somme le capital social, il faudrait augmenter de pareille somme le compte de premier établissement.

(22) *Nord-Belge.* — La Compagnie du Nord a émis 100,000 obligations Nord-Belge, savoir : 44,450 pour Charleroi à la frontière de France; 44,450 pour Liége à Namur et Givet; 11,100 pour Mons à Haumont.

Au 31 décembre 1866, 41,341 obligations étaient négociés pour 12,458,290 francs, et 58,659 obligations étaient remises au Nord-Français pour être négociées; leur valeur est portée à 16,717,815 francs, ensemble 29,176,105 francs. Cette somme est répartie proportionnellement à la part de chaque ligne dans le nombre de 100,000 obligations. La différence qui existe entre l'actif et le passif par ligne se retrouve à la comptabilité centrale.

Les obligations ne sont pas amorties par chemin de fer, mais pour l'ensemble du réseau; elles figurent à la ligne comptabilité centrale, elles sont déduites des nombres au capital social restant à amortir, ce qui explique la différence entre les totaux et les additions.

TABLEAU N° XXVII. (Pages 338 à 341.)

NOTE SUR LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

D'après l'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation sur les chemins de fer français, publiée par ordre de S. E. le ministre de l'agri-

Digitized by Google

culture, du commerce et des travaux publics en 1858, voici quelle était, au 31 décembre 1853, la répartition par myriamètre des agents des différents services sur l'ensemble des 4,063 kilomètres livrés à l'exploitation :

Administration			1.9	agents par myriamètre.
Mouvement et trafic.	Service central.	2.2	28.9	
	Id. des gares	23.4		
	Id. des trains.	3.3		
Service de la traction			24.1	
Id. voie			23.1	
		Total.	78.0	

Au 31 décembre 1854, il y avait 4,662 kilomètres ouverts à l'exploitation, le nombre des agents par myriamètre est seulement de 70.7.

En Angleterre, au 30 juin 1854, l'état du personnel pour 12,563 kilomètres ouverts à l'exploitation était de 90,400 agents, cela donne 75.3 agents par myriamètre.

En Prusse, en 1855, pour 3,802 kilomètres, on compte 17,500 employés et ouvriers, soit 7.2 par myriamètre.

Le nombre variait donc dans ces trois pays entre 70 et 80 agents par myriamètre, soit 7.5 en moyenne par kilomètre.

N. B. *État.* — Le chiffre total de 1,997 chefs et employés est détaillé au tableau suivant n° XXVIIbis, d'après la répartition fixée par un A. M. du 30 septembre 1866. Le montant des traitements de 3,710,100 francs est seulement de 3,011,858 francs en additionnant les traitements portés au tableau des dépenses d'exploitation des chemins de fer de l'État, page 322.

Mais il est à remarquer que bien des emplois de commis, de gardes-convois, etc., dont les traitements sont compris dans le cadre général, sont remplis temporairement par des surnuméraires non appointés momentanément, ce qui laisse alors un excédant au budget des dépenses du personnel. Les 10,901 ouvriers comprennent ceux du service commun avec les Compagnies en relation.

Le chiffre du personnel *employés,* réellement dans les cadres au 1er janvier 1867, était ainsi réparti : services en général et régie, 45 ; voies et travaux, 144 ; traction et matériel, 140 ; transports, 1,491 ; total, 1,820 agents au lieu de 1,997, c'est-à-dire 8.86 p. c. moins élevé.

Dans ce nombre sont compris 145 surnuméraires sans traitement, répartis comme suit : services en général, 1 ; voies et travaux, 2 ; traction et matériel, 11 ; transports, 131.

(1) *État.* — Services en général, magasin central et de réception, atelier du timbre.

(2) *État.* — Compris dans le personnel de la traction (132 agents).

(3) *État.* — Savoir, 2,310 ouvriers, 6 gardes-frein et 128 agréés.

(4) *Anvers à Gand.* — Le chiffre élevé du personnel provient : 1° de l'entretien et de la construction du matériel neuf fait dans les ateliers de la Compagnie ; 2° du personnel double nécessité à la station d'Anvers pour le transbordement des marchandises d'une rive de l'Escaut à l'autre ; 3° du personnel de camionnage, service que la Compagnie opère directement.

(5) *Centre et Baume à Marchienne.* — Un ingénieur et 8 employés sont chargés de tous les services (voie, traction, matériel et transports); ils sont portés au service de

Digitized by Google

la voie, dont les 201 ouvriers ont été employés dans le courant de l'année, aux travaux neufs et à des travaux exécutés pour compte de tiers.

(6) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Y compris 2 commissaires du gouvernement.

(7) *Grand-Central Belge.* — Dont 7 pour les services en province.

(8) *Grand-Central Belge.* — Y compris les passages d'exploitation des terres.

(9) *Grand-Central Belge.* — Y compris 6 chefs de dépôts.

(10) *Grand-Central Belge.* — Personnel de l'atelier central de Louvain.

(11) *Grand-Central Belge.* — Savoir : 448 ouvriers (y compris les annoteurs) et 7 gens de service à l'atelier central de Louvain ; 86 ouvriers à l'atelier de Lodelinsart ; 66 à celui d'Anvers et 50 à celui de Walcourt.

Pour le mois de décembre 1866, les traitements se sont élevés à 3,183 francs, et les salaires à 28,448 francs à l'atelier central de Louvain. Pour le même mois, les salaires des trois autres ateliers ont été de 15,104 francs.

(12) *Grand-Central Belge.* — Y compris 62 gardes-freins classés comme ouvriers.

(13) *Grand-Central Belge.* — Savoir : 81 chefs et 92 sous-chefs surveillants et commis.

(14) *Grand-Central Belge.* — Y compris 29 annoteurs.

(15) *Grand-Central Belge.* — Y compris 62 gardes-freins classés dans le personnel des trains au lieu d'être classés parmi les ouvriers.

(16) *Grand-Central Belge.* — Ce chiffre ne comprend pas le personnel attaché aux travaux de premier établissement.

(17) *Grand-Central Belge.* — Personnel du service des bateaux : 4 capitaines, 8 machinistes et chauffeurs et 20 matelots et manœuvres.

(18) *Grand-Central Belge.* — Personnel des magasins.

(19) *Lierre à Turnhout.* — Non compris 13 passages privés non desservis.

(20) *Lierre à Turnhout.* — L'agent du service de la traction est chargé de l'entretien du matériel.

(21) *Lierre à Turnhout.* — L'ingénieur de la voie est chargé du service des transports.

(22) *Nord-Belge.* — Ce chiffre est approximatif et proportionnel au nombre des agents employés dans les autres Compagnies ; le personnel du contrôle français étant chargé de ce service à Paris.

(23) *Charleroi à la frontière de France.* — Dont 13 femmes.

(24) *Charleroi à la frontière de France.* — Y compris 8 lampistes et 24 ouvriers dans le personnel commun à Charleroi et à Marchiennes, et tout le personnel d'Erquelinnes, dont un tiers a été mis à la charge de la Société générale d'exploitation à partir du 1er août 1866.

(25) *Liége à Givet.* — Dont 92 femmes.

(26) *Liége à Givet.* — Non compris 17 ouvriers de la station de Liége Guillemins (part de la Compagnie), et y compris tout le personnel de Liége-Longdoz, dont un tiers, soit 25 agents, est pris en charge par la Compagnie de Liége à Maestricht. Non compris 3 médecins ni le personnel commun à Namur porté en charge aux lignes Nord-Belges et comprenant 69 agents et ouvriers.

(27) *Mons à Haumont.* — 12,614 jours de travail.

(28) *Mons à Haumont.* — 16,249 jours de travail.

(29) *Mons à Haumont.* — Non compris les nombreux embranchements desservis par le réseau de Saint-Ghislain.

Digitized by Google

ANNÉE 1867.

Situation de la voie ferrée de l'État au 1er janvier 1868.

(*Voir* page 255.)

Rails. — Tout le réseau exploité par l'État était, à la fin de 1867, établi à double voie, sauf sur une longueur de 23 kilomètres, ou 2.70 p. c. du développement total; savoir : 6 1/2 kilom. de Contich à Lierre, et le restant en grande partie pour des embranchements à des entrepôts ou à des cours d'eau.

Les *voies principales* et *les voies accessoires* ou de garage et d'évitement mesuraient, les premières 1,704 kilom., et les secondes 432 kilom.; ce dernier chiffre correspond à 25.40 p. c. de l'autre, la proportion ne dépassait pas 14.64 p. c. en 1857.

Les rails actuellement mis en usage pèsent 38 et 38 1/2 kilogr. par mètre courant. Au 1er janvier 1868, il y avait encore 154,554 mètres de rails d'un poids inférieur à 34 kilogr., dont 148,941 mètres dans les voies accessoires, et 5,613 mètres de rails faibles de 25 à 27 kilogr. dans les voies principales; ces derniers ne tarderont pas à disparaître complétement.

Des éclisses boulonnées, servant à la consolidation des abouts des rails, ont été appliquées sur une étendue de 1,858 kilom., c'est-à-dire de plus de la moitié du développement total des rails de 34, 38 et 38 1/2 kilogr.

En 1867, il y a eu 290 kilom. de rails mis hors de service; ce chiffre était de 282 kilom. en 1866. Le renouvellement des voies a exigé 367 kilom. courants de rails. en 1867, et 339 kilom. en 1866.

Les rails ôtés des voies, en 1867, pour cassure, étaient au nombre de 159, dont 154 à deux bourrelets inégaux, 2 à bourrelets symétriques et 3 du système Vignole. Le nombre correspondant était de 69 en 1866, et seulement de 29 en 1865.

Les prix de la tonne de rails ont varié en 1867, entre fr. 137-70 et fr. 169-37. Les coussinets ont été payés de fr. 128-77 à fr. 129-20, et les chevilles ou clavettes fr. 227-30 à 229 francs; les coins en bois sont revenus de fr. 0,068 à fr. à 0,0815 par pièce.

La durée moyenne des rails ôtés de la voie était de 13 15/33 années.

Traverses ou billes. — Les billes préparées d'après le procédé Bethell, reconnu meilleur par l'expérience déjà acquise, ressort à 69.96 p. c. du nombre total des traverses; la proportion était seulement de 12.53 p. c. en 1857.

Les traverses ôtées de la voie étaient au nombre de 193,152 en 1867, et de 215,685 en 1866; leur prix moyen a été le même ces deux années, savoir : fr. 5-53 pour le chêne non préparé, et fr. 4-15 pour le sapin préparé d'après le système Bethell.

La durée moyenne des billes ôtées de la voie était de 10-74 (12 2/17 pour le chêne et 8 1/10 pour les autres essences.)

Digitized by Google

Matériel des transports de l'État. — Mouvement des trains.

(Voir page 233.)

L'exploitation disposait au 1er janvier 1868 de 449 véhicules de moins qu'au 1er janvier 1867, savoir :

	1867.	1866.	En plus.	En moins.
Voitures de trains de voyageurs.	2,041	1,922	119	
Wagons de trains de marchandises. . . .	9,337	9,931		574
Wagons de service	358	352	6	
Totaux. . .	11,736	12,205	125	574
Différence au 1er janvier 1868.	— 449		— 449	

Les 119 voitures en plus comprennent 62 voitures à voyageurs, 37 fourgons à bagages, 10 voitures à équipages et 10 boxes. Les 574 wagons à marchandises en moins étaient presqu'exclusivement des wagons de 5 à 7 1/2 tonnes. A cette diminution, il faut opposer 424 wagons qui étaient en construction au 1er janvier 1868, 414 de 10 tonnes pour le transport des marchandises et 10 pour services divers.

En 1867, le parcours en service intérieur des voitures de l'État a été de 141,444,661 kilom. ; les voitures des Compagnies en relation ont parcouru sur l'État 38,515,185 kilom. Les trajets effectués par le matériel de l'État sur les lignes étrangères ne sont pas indiqués au compte rendu de l'État. En 1866, le parcours en service intérieur avait atteint 144,011,361 kilom. ou 2,566,697 voitures-kilom. de plus qu'en 1867.

Les parcours faits à vide ont absorbé 14.80 p. c. du parcours total; la proportion correspondante était de 15.42 p. c. en 1866 et 19.10 p. c. en 1865.

Les relevés des parcours faits à charge et des parcours faits à vide s'établissent comme suit pour l'exercice 1867 :

(Page 37 du compte rendu de l'État).			Voit.-kilom.-chargée.	Voit.-kilom.-vide.
1867.	Trains de voyageurs	express	7,167,444	164
		ordinaires . . .	38,805,665	26,378
		spéciaux	418,443	6.653
	Trains de marchandises	ordinaires . . .	71,764,634	18,567,462
		spéciaux	2,893,290	1,794,531
		Totaux. . .	121,049,476	20,395,188
		Mouvement total en 1866. . .	121,804,471	22,206,890
		Différences en moins en 1867. . .	754,995	1,811,702

La composition moyenne des trains, pris dans leur ensemble, était de 17,117 voitures en 1866; elle a été de 18,639 voitures en 1867.

Le train-kilomètre pris pour seule unité de recette et de dépense, donne

Années :	1865.	1866.	1867.
Recette brute	fr. 4.42653	fr. 3.73004	fr. 4.14316
Dépense.	» 2.26157	» 2.13698	» 2.51613
Recette nette	» 2.16496	» 1.59306	» 1.62703

Digitized by Google

Situation des locomotives de l'État au 1er janvier 1868.

(Voir page 256.)

Locomotives reçues jusqu'au 1er janvier 1867	= 452	526
Id. id. en 1867	= 74	
Id. démolies jusqu'au 1er janvier 1867	= 129	142
Id. id. en 1867	= 13	
Nombre de locomotives restant au 1er janvier 1868		384

	DÉSIGNATION DES LOCOMOTIVES.	LOCOMOTIVES en bon état.	réparation.	construction. Renouvellement.	Extension
Année 1866.	Locomotives à 1 paire de roues motrices. . .	38	7	»	»
	Locom. à 2 paires de roues motrices — de plus de 1m, 65 de diam. .	76	16	10	10
	Locom. à 2 paires de roues motrices — de moins id. . .	11	2	»	»
	Locomotives à 3 paires de roues motrices . .	113	16	9	15
	Id. de gare	39	5	1	18
	Situation au 1er janvier 1867. . .	277	46	20	43
Année 1867.	Locomotives à 1 paire de roues motrices . .	27	11	»	»
	Locom. à 2 paires de roues motrices — de plus de 1m, 65 de diam.	91	21	4	»
	Locom. à 2 paires de roues motrices — de moins id. . .	2	2	»	»
	Locomotives à 3 paires de roues motrices . . .	125	38	1	»
	Id. de gare	55	12	4	»
	Situation au 1er janvier 1868. . .	300	84	9	»
	Différence au 1er janvier 1868. . .	+ 23	+ 38	— 11	»
Tenders.	Situation au 1er janvier 1867	263	26	»	»
	Id. id. id. 1868	256	20	15	»
	Différence au 1er janvier 1868. . .	— 7	— 6	+ 15	»

La force moyenne par locomotive est de 140.76 chevaux-vapeur en 1867, elle était de 132.433 chevaux-vapeur en 1866.

A la fin de 1867, il se trouvait en activité 41 machines fixes, représentant ensemble une force de 673 chevaux-vapeur ; 1 machine de 6 chevaux en plus qu'en 1866.

Les locomotives en réparation à la fin de 1867 étaient de 21.87 p. c., et seulement de 17.34 p. c. en 1866.

Les tenders en réparation représentaient 7.25 p. c. en 1867, et 9.00 p. c. en 1866.

La recette nette par locomotive-kilomètre en 1867 s'est élevée à fr. 1.58694, elle était de fr. 1.5748 en 1866 et de fr. 2.115 en 1865.

Sur les 74 locomotives neuves fournies à l'État en 1867, 47 sont d'origine belge et 27 d'origine étrangère.

Digitized by Google

Nombre, parcours et consommation des locomotiv

N° I.

CHEMINS DE FER.	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE en 1867.	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE en 1866.	NOMBRE DE LOCOMOTIVE au 1er janvier 1868.	NOMBRE DE LOCOMOTIVE au 1er janvier 1867.	par kilom. exploi. en 1867
État Belge (réseau exploité par l')	(1) 863	790	384	323	0.4
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (5)	55	93	(5) »	18	5 0.1
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	50	50	9	9	0.1
Bruges à Blankenberghe	15	15	2	2	0.1
Chimay	61	59	5	5	0.0
Gand à Bruges par Eecloo	48	48	7	7	0.14
Grand-Central Belge	(6) 487	441	(7) 140	107	0.2
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	41	41	6	6	0.14
Manage à Piéton	10	10	2	2	0.20
Liége à Maestricht	30	30	6	5	0.2
Lierre à Turnhout	37	37	6	4	0.16
Luxembourg G^de Cie du — Ligne principale	210	210	90	79	0.2
Luxembourg G^de Cie du — Ligne de l'Ourthe	65	35			
Luxembourg G^de Cie du — Ligne Grand-Ducale	52	20			
Pepinster à Spa (11)	12	12	(11) »	3	0.25
Totaux et moyennes des Compagnies	1 115 67	1 110	273	247	0.2
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (12). — Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. (13) — Flandre Occidentale	121	121	26	22	0.21
Gand à Selzaete-Lokeren	34	19	4	3	0.11
Hainaut et Flandres	87	85	21	20	0.24
Lichtervelde à Furnes	34	34	4	3	0.11
Tamines à Landen	63	51	7	6	0.11
Centre et Baume à Marchienne	77	76	(14) 32	(14) 33	0.4
Totaux et moyennes (B)	(15) 416	386	94	87	0.2
Charleroi à la frontière de France	31	31	36	36	1.1
Liége à Namur et à Givet	126	126	59	58	0.4
Mons à Haumont	10	46	(18) 17	22	1.0
(Nord-Belge.) Totaux et moyennes	173	203	112	116	0.6
Totaux et moyennes générales	(20) 2 507 67	2 489	863	773	0.2

(A) Y compris la réserve et les manœuvres.

(B) Non compris les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, exploités par la Soc. gén. d'exploit

Digitized by Google

parcours des trains en 1867.

PARCOURS KILOMÉTRIQUE des locomotives (A). Total en 1867.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE des locomotives (A). En moyenne par kilomètre.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE des trains. Total en 1867.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE des trains. En moyenne par kilomètre. 1867.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE des trains. En moyenne par kilomètre. 1866.	COMBUSTIBLE CONSOMMÉ. Total en 1867. — Tonnes.	COMBUSTIBLE CONSOMMÉ. Par locomotive kilomètre. Kilogr. en 1867.	COMBUSTIBLE CONSOMMÉ. Par locomotive kilomètre. Kilogr. en 1866.
12 236 199	44 178	(3) 9 654 794	11 187	12 960	(4) 153 203.3	12.52	12.06
»	»	»	»	3 968	»	»	13.06
323 410	6 468	323 410	6 468	6 363	2 154.6	6.66	6.10
55 460	3 098	45 600	3 040	3 007	593.9	10.70	10.57
150 198	2 402	143 598	2 354	1 879	1 549.3	10.31	10.28
228 109	4 752	216 535	4 511	4 645	1 871.5	8.20	8.02
(8) 2 968 026	6 094	(9) 2 297 312	4 717	4 866	(10) 35 652.5	12.01	13.60
211 517	5 159	177 823	4 335	4 559	2 529.0	11.95	9.90
30 670	3 067	24 134	2 413	2 283	606.0	22.69	15.08
170 122	5 670	170 122	5 670	5 706	1 671.6	9.82	8.06
176 619	4 233	118 674	3 207	2 991	1 311.2	8.37	7.42
2 540 944	11 602	2 673 044	12 206	12 077	42 509.0	16.73	17.96
311 227	4 788	314 135	4 833	5 021	5 810.8	18.67	18.07
118 027	2 361	118 027	2 361	5 228	1 971.0	16.69	17.91
»	»	»	»	4 465	»	»	(11) 18.59
7 364 328	6 515	6 622 414	5 939	6 016	98 320.4	13.53	14.38
601 941	4 975	521 006	4 306	4 288	7 198.3	11.96	12.35
96 944	2 851	92 921	2 733	2 812	807.8	8.33	9.00
602 225	6 976	529 530	6 087	5 997	7 136.1	11.79	13.28
83 520	2 457	75 696	2 226	2 237	926.9	11.09	10.45
198 789	3 154	185 472	2 944	2 900	3 364.8	16.93	16.87
578 669	11 411	812 000	10 545	5 743	8 912.3	10.14	12.55
2 465 037	5 926	2 216 625	5 328	4 216	28 346.2	11.50	12.01
(16) 1 004 379	32 399	356 196	11 490	11 464	12 882.6	12.82	12.79
(17) 1 392 386	12 038	1 289 861	10 245	9 813	13 480.0	8.40	9.15
(18) 184 378	11 524	141 620	8 851	6 980	2 156.7	11.69	11.50
2 581 143	16 116	1 787 677	10 333	9 423	28 519.3	10.26	10.80
24 746 707	9 640	20 281 510	7 900	8 273	308 789.2	12.46	12.65

Digitized by Google

N° II. **Mouvement des transports e**

CHEMINS DE FER.	Voyageurs. Les trois classes. — Nombre.	BAGAGES. Expéditions au minimum. — Nombre.	BAGAGES. Expéditions au poids taxé. — Quintaux.	FINANCES 1,000 fran taxes. — Nombre
État Belge (réseau de l') (A) (1)	»	»	»	»
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren (2)	503 720	»	5 125	»
Bruges à Blankenberghe (3)	124 057	1 437	1 004	1 [illegible]
Chimay (4)	102 747	168	705	1 [illegible]
Gand à Bruges par Eecloo (5)	291 183	»	1 089	1 [illegible]
Grand-Central Belge (6)	2 070 375	15 222	11 806	9 [illegible]
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	195 183	1 709	454	[illegible]
Manage à Pieton (7)	10 517	84	8	[illegible]
Liége à Maestricht (8)	480 029	»	13 552	1 [illegible]
Lierre à Turnhout (9)	60 709	553	408	[illegible]
Luxembourg (Grande Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10)	1 146 722	20 265	9 487	17 [illegible]
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10)	217 035	2 177	629	[illegible]
Compagnies diverses — Totaux	5 202 277	41 615	44 267	34 [illegible]
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Flandre occidentale	815 133	4 119	3 601	[illegible]
Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Gand à Selzaete-Lokeren	157 478	824	184	[illegible]
Hainaut et Flandres	468 631	2 999	1 502	[illegible]
Lichtervelde à Furnes	99 928	285	189	[illegible]
Tamines à Landen	218 135	2 349	606	1 [illegible]
Centre et Baume à Marchienne	219 376	1 718	428	[illegible]
Sociétés anonyme et générale d'exploitation (B) (11). — Totaux	1 978 681	12 294	6 600	13 [illegible]
Charleroi à la frontière de France	223 085	»	2 170	4 [illegible]
Liége à Namur et à Givet	1 105 073	»	8 461	50 [illegible]
Mons à Haumont	174 116	»	1 450	[illegible]
Lignes Nord-belges (12). — Totaux	1 502 274	»	12 081	[illegible]
Totaux généraux	8 683 232	53 910	62 948	106 [illegible]

N. B. L'exploitation du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen est fusionnée avec celle du Grand-Central [illegible] depuis le 1er août 1867. La Compagnie n'a donné que le chiffre de 191,706 voyageurs, pour le service intérieur des sept pre[illegible] mois de l'année. — L'exploitation du chemin de fer de Pepinster à Spa est faite, depuis le 20 février 1867, par l'Est Français [illegible] s'est substitué au Guillaume-Luxembourg.

Digitized by Google

ervice intérieur. — Année 1867.

Équipages.	ANIMAUX.		ARTICLES DE MESSAGERIE.				MARCHANDISES.	
	Grande vitesse	Petite vitesse.	Express.		Grande vitesse.		Petite vitesse.	
Nombre.	Expéditions.		Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Quintaux.	Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Quintaux.	Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Tonnes.
»	»	»	»	»	»	»	»	»
10	»	»	»	»	»	»	»	49 836
»	»	12	7 076	70	3 026	3 360	82	2 464
1	»	252	154	»	4 809	6 814	»	78 897
»	»	1 152	»	»	»	3	»	13 450
57	»	»	85 304	»	67 311	82 375	2 807	2 295 187
»	»	117	2 122	»	4 324	1 545	479	36 464
»	»	1	148	»	309	114	22	25 464
4	140	235	»	166	»	9 041	»	135 099
»	»	97	1 981	71	2 578	392	»	11 995
22	31	3 454	10 410	221	17 542	9 281	»	389 290
»	2	117	548	35	6 653	7 080	»	22 683
94	173	5 437	107 743	563	106 552	119 962	3 390	2 997 543 63 295
1	341	451	3 957	93	34 298	24 942	3 234	26 334
»	»	180	269	3	5 488	1 716	192	1 978
»	45	127	2 164	80	18 382	15 227	1 145	71 682
»	»	55	335	4	3 471	2 310	135	2 549
1	7	257	370	2	10 214	1 460	726	18 390
»	16	37	1 402	37	3 787	2 952	475	195 161
2	409	1 107	8 497	219	75 640	48 607	5 907	316 094
13	»	»	»	»	»	8 447	»	283 538
35	»	»	»	»	»	55 809	»	1 328 303
»	»	48	»	»	»	2 126	»	597 902
48	»	48	»	»	»	66 382	»	2 209 743
144	582	6 592	116 240	782	182 192	234 951	9 297	5 523 380

(1) Le service intérieur est confondu avec les services mixtes et internationaux dans la comptabilité de l'État.

(2) Non compris l'exploitation des chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas Flenu, et y compris le 4e tronçon du Centre et de Baume à Marchienne.

Digitized by Google

N° III.

Mouvement des transports en services mixtes

CHEMINS DE FER.	Voyageurs. Les trois classes. — Nombre.	BAGAGES. Expéditions au minimum. — Nombre.	BAGAGES. Expéditions au poids taxé — Quintaux.	FINANCES 1,000 francs taxes. — Nombre
État Belge (réseau de l'); (A) (1)	»	»	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2)	1 870	»	»	»
Bruges à Blankenberghe (3)	15 344	1 908	422	»
Chimay (4)	8 038	102	212	42
Gand à Bruges par Eecloo (5)	10 073	82	220	[illegible]
Grand-Central Belge (6)	441 106	9 189	14 541	[illegible]
Jonction de l'Est (Manage à Wavre (7)	107 507	3 082	827	[illegible]
Manage à Piéton (7)	341	5	»	[illegible]
Liége à Maestricht (8)	14 157	»	667	[illegible]
Lierre à Turnhout (9)	98 808	1 636	850	[illegible]
Luxembourg (Gde Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10)	362 982	11 245	6 999	[illegible]
Luxembourg (Gde Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10)	28 430	241	815	[illegible]
Compagnies diverses. Totaux.	1 088 656	27 550	25 553	[illegible]
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre Occidentale	140 424	3 394	2 915	[illegible]
Gand à Selzaete-Lokeren	19 153	129	65	[illegible]
Hainaut et Flandres	132 791	2 181	924	[illegible]
Lichtervelde à Furnes	48 423	645	555	[illegible]
Tamines à Landen	29 424	153	85	[illegible]
Centre et Baume à Marchienne	176 864	2 492	760	[illegible]
Sociétés anonyme et générales d'exploitation (B) (11). Totaux.	547 079	8 994	5 314	[illegible]
Charleroi à la frontière	112 215	»	9 999	[illegible]
Liége à Namur et à Givet	125 306	»	12 236	[illegible]
Mons à Haumont	122 818	»	6 430	[illegible]
Lignes Nord-Belges (12). Totaux.	360 339	»	28 665	[illegible]
Totaux généraux.	1 996 074	36 544	59 532	[illegible]

N. B. L'exploitation du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen est fusionnée avec celle du Grand Central Bel depuis le 1er août 1867. La Compagnie n'a donné que le chiffre de 64,202 voyageurs, pour le service mixte et international des premiers mois de l'année. — L'exploitation du chemin de fer de Pepinster à Spa est faite, depuis le 20 février 1867, par l'Est franç qui s'est substitué au Guillaume-Luxembourg.

Internationaux et transit. — Année 1867.

Équipages.	ANIMAUX.		ARTICLES DE MESSAGERIE.				MARCHANDISES.	
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Express.		Grande vitesse.		Petite vitesse.	
Nombre.	Expéditions.		Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Quintaux.	Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Quintaux.	Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Tonnes.
Nombre.	Nombre.	Nombre.						
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	50	370	»	908	1 142	»	45 682
»	»	202	1 584	28	6 173	5 313	842	9 075
35	»	»	134 859	»	83 399	88 828	12 690	1 275 313
»	»	137	15 307	30	13 909	1 531	1 246	125 374
»	»	»	119	»	316	286	174	63 656
1	52	57	»	56	»	2 901	»	59 133
»	3	164	8 317	489	7 816	1 764	»	8 103
8	40	2 039	32 953	770	70 963	49 525	»	1 139 165
»	»	»	3 299	101	6 960	11 116	»	160 610
45	95	2 629	196 808	1 474	190 444	162 406	14 952	2 886 111
8	109	633	35 463	467	54 515	49 999	4 446	269 825
»	»	24	262	5	2 613	1 214	229	12 241
2	15	171	8 470	166	22 966	20 407	1 719	134 842
4	2	160	2 599	99	12 256	9 911	427	35 040
»	»	74	2 707	112	12 317	9 417	1 054	91 633
2	10	343	9 569	445	24 131	23 383	2 548	762 751
16	136	1 405	59 070	1 304	128 798	114 331	10 423	1 306 332
14	»	»	»	»	»	32 710	»	663 000
7	»	»	»	»	»	56 896	»	606 842
»	»	75	»	»	»	2 168	»	258 722
21	»	75	»	»	»	91 774	»	1 528 564
82	231	4 109	255 878	2 778	319 242	368 511	25 375	5 721 007

(A) Les services mixtes et internationaux sont confondus avec le service intérieur dans la comptabilité de l'État.

(B) Non compris l'exploitation des chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, et y compris le trimestre du Centre et de Baume à Marchienne.

N° IV.

Mouvement général des transport

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Nombre voya
Dendre-et-Waes (1)	32 497	110 720	796 706	17 374	957 [illegible]
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	47 624	68 935	401 325	7 675	525 [illegible]
Tournai à Jurbise (1)	47 424	88 896	503 250	10 459	710 [illegible]
Braine-le-Comte à Gand (1)	6 795	32 313	254 074	6 011	299 [illegible]
État Belge (réseau exploité par l') (1)	933 073	1 815 210	9 639 883	228 795	12 616 [illegible]
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren (2)	24 373	150 140	294 788	36 280	[illegible]
Bruges à Blankenberghe (3)	17 146	35 605	85 840	750	139 [illegible]
Chimay (4)	2 193	9 478	99 114	»	110 [illegible]
Gand à Bruges par Eecloo (5)	8 287	125 003	167 966	»	301 [illegible]
Grand-Central Belge (6)	93 833	344 211	2 073 437	»	2 511 [illegible]
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	9 645	48 071	248 974	»	[illegible]
Manage à Piéton (7)	45	1 060	9 753	»	10 [illegible]
Liége à Maestricht (8)	16 943	68 605	408 638	»	494 [illegible]
Lierre à Turnhout (9)	5 021	22 881	131 615	»	159 [illegible]
Luxembourg (Gde Cie du). — Lignes princip. et Grand-Ducale (10)	97 890	342 823	1 068 941	»	1 509 [illegible]
Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne de l'Ourthe (10)	10 243	34 325	200 897	»	245 [illegible]
Compagnies diverses. Totaux.	281 619	1 182 271	4 790 013	37 030	6 290 [illegible]
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Flandre occidentale	40 997	215 547	699 013	»	[illegible]
Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Gand à Selzaete-Lokeren	5 044	21 948	149 639	»	176 [illegible]
Hainaut et Flandres	15 573	79 714	506 135	»	601 [illegible]
Lichtervelde à Furnes	3 916	20 152	124 283	»	148 [illegible]
Tamines à Landen	4 840	25 654	217 065	»	247 [illegible]
Centre et Baume à Marchienne	9 245	41 488	345 507	»	306 [illegible]
Sociétés an. et gén. d'exploitation (11) Totaux.	79 615	404 503	2 041 642	»	2 525 [illegible]
Charleroi à la frontière de France	46 408	75 737	213 155	»	335 [illegible]
Liége à Namur et à Givet	123 256	254 110	853 013	»	1 230 [illegible]
Mons à Haumont	56 096	72 882	167 956	»	296 [illegible]
Lignes Nord-Belges (12). Totaux.	225 760	402 729	1 234 124	»	1 862 [illegible]
Totaux généraux.	1 520 007	3 804 713	17 705 662	265 825	23 296 [illegible]

N. B. Voir pour les chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, le *N. B.* des observations se rapportant à ce tableau n° IV.

(A) Service intérieur : 68,420 têtes. Services mixte et international : 14,147 têtes.

de tous les services réunis. — Année 1867.

BAGAGES.		Finances.	Équipages.	ANIMAUX.					
Expéditions		1,000 francs taxés. — Nombre.	Nombre.	Expéditions.					Taxés par têtes. — Nombre de têtes.
				Grande vitesse. — Nombre.	Petite vitesse.				
au minimum. — Nombre.	au poids taxé. — Quintaux.				1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.	Nombre TOTAL.	
6 954	3 721	53 182	7	40	189	203	763	1 155	»
3 986	5 790	35 117	9	35	120	90	229	448	»
6 050	7 476	58 865	17	111	183	181	860	1 224	»
1 681	1 206	19 824	2	38	65	110	299	474	»
137 559	123 209	836 979	267	1 822	3 261	2 788	16 519	22 568	»
»	5 125	»	10	»	»	»	»	»	24 572
3 345	1 426	1 320	»	»	12	»	»	12	»
330	917	2 385	2	»	77	74	131	282	»
82	1 300	2 302	»	»	170	232	952	1 354	»
24 411	26 347	35 367	92	»	»	»	»	»	A. 82 567
4 791	1 281	4 112	»	»	64	20	161	254	»
89	8	541	»	»	1	»	»	1	»
»	14 219	2 918	5	192	a	a 292	a	292	»
2 189	1 258	3 556	»	3	93	54	114	261	»
31 510	16 486	41 052	30	71	704	548	4 241	5 493	»
2 418	1 444	4 548	»	2	37	26	54	117	»
69 165	69 820	98 101	139	268	1 158	1 255	5 653	8 066	107 139
7 513	6 516	29 934	9	450	261	282	541	1 084	»
953	249	649	»	»	37	42	125	204	»
5 180	2 436	13 234	2	60	38	38	222	298	»
990	744	4 321	4	2	46	44	125	215	»
2 502	781	1 708	1	7	25	23	283	331	»
4 210	1 188	9 000	2	26	53	81	246	380	»
21 288	11 914	58 846	18	545	460	510	1 542	2 512	»
»	12 169	46 432	27	»	»	»	»	»	296
»	20 607	73 055	42	»	»	»	»	»	3 650
»	7 880	2 328	»	»	b	b 123	b	123	»
»	40 746	121 815	69	»	»	123	»	123	3 946
228 012	245 689	1 115 741	493	2 635	4 879	4 676	23 714	33 260	111 085

N° IV (*suite*). **Mouvement général des transports**

CHEMINS DE FER.	ARTICLES			
	Express.		Grande vitesse.	
	Au minimum. — Nombre.	Au poids. — Quintaux.	Au minimum. — Nombre.	Au poids — Quintaux
Dendre-et-Waes (1)	30 448	826	145 010	98 236
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	21 265	454	95 397	46 737
Tournai à Jurbise (1)	32 658	784	134 842	70 351
Braine-le-Comte à Gand (1)	11 459	490	48 720	35 201
État Belge (réseau de l') (1). Totaux.	701 088	19 842	1 550 957	1 144 978
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2)	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe (3)	7 076	70	3 026	3 360
Chimay (4)	524	»	5 717	7 956
Gand à Bruges par Eecloo (5)	1 581	28	6 173	5 313
Grand-Central Belge (6)	220 163	»	150 710	171 183
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	17 429	30	18 233	3 076
Manage à Piéton (7)	267	»	625	431
Liége à Maestricht (8)	»	222	»	11 942
Lierre à Turnhout (9)	10 298	560	10 394	2 157
Luxembourg (G^de Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10)	43 303	991	88 505	58 806
Luxembourg (G^de Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10)	3 847	136	13 613	18 176
Compagnies diverses. Totaux.	304 551	2 037	296 996	282 358
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867 (A). — Soc. anon. d'exp. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	39 420	560	88 813	74 941
Gand à Selzaete-Lokeren	531	8	8 101	2 930
Hainaut et Flandres	10 634	246	41 348	35 634
Lichtervelde à Furnes	2 934	103	15 727	12 221
Tamines à Landen	3 077	114	22 531	10 873
Centre et Baume à Marchienne	10 971	492	27 918	26 332
Sociétés anonymes et générales d'exploitation (B) (11). Totaux.	67 567	1 523	204 438	162 932
Charleroi à la frontière	»	»	»	41 157
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	112 705
Mons à Haumont	»	»	»	4 294
Lignes Nord-Belges (12). Totaux.	»	»	»	158 156
Totaux généraux.	1 073 806	23 402	2 052 391	1 748 449

(A) Les 9,075 tonnes représentent le mouvement des marchandises en service mixte seulement. Les 13,459 tonnes sont du service intérieur dont la classification des marchandises diffère de celle des autres Compagnies.

(B) Réseau de Saint-Ghislain : Marchandises en petite vitesse, 1er trimestre, 193,998 tonnes; 2e 3e et 4e trimestre, 579,290 tonnes; total, 773,288 tonnes. La recette de l'année s'est élevée à 658,665 francs.

e tous les services réunis. — Année 1867.

ESSAGERIE.		MARCHANDISES.					
Total des expéditions		Petite vitesse.					
au minimum. — Nombre.	au poids. — Quintaux.	Expéditions au minimum. — Nombre.	Expéditions au poids taxé. (Tonnes.) 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	Total en tonnes.
175 458	99 062	11 223	40 302	28 575	34 421	239 975	343 303
116 662	47 191	5 823	30 916	24 395	38 495	154 914	248 720
167 500	71 135	9 777	43 773	50 629	75 814	635 290	805 476
60 179	35 091	4 192	12 101	12 527	26 869	303 324	354 821
1 252 645	1 151 523	104 823	477 568	546 132	634 197	4 844 160	6 502 057
»	»	»	»	»	»	»	49 836
10 102	3 430	82	469	556	1 439	»	2 464
6 241	7 956	»	3 913	7 017	7 259	106 390	124 579
7 757	5 341	842	2 398	3 551	1 024	2 102	(A) 9 075 / 13 459
370 873	171 183	15 497	98 701	111 030	410 160	2 950 609	3 570 500
35 662	3 106	1 725	4 512	10 946	28 271	118 109	161 838
892	400	196	380	1 386	5 985	81 369	89 120
»	12 164	»	6 358	9 361	12 845	165 668	194 232
20 692	2 716	»	7 077	8 319	3 982	720	20 098
131 868	59 707	»	60 763	111 560	155 329	1 200 803	1 528 455
17 460	18 312	»	6 345	10 649	29 118	137 181	183 293
601 547	284 405	18 342	190 916	274 375	655 412	4 762 951	5 883 654
128 233	75 501	7 680	28 672	54 118	29 686	183 683	296 159
8 632	2 938	421	1 146	1 575	1 755	9 743	14 219
51 982	35 880	2 864	13 154	16 538	20 872	155 960	206 524
18 661	12 324	562	2 472	8 652	3 084	23 381	37 589
25 608	10 991	1 780	6 704	13 638	11 496	78 185	110 023
38 889	26 827	3 023	15 470	27 145	95 074	820 223	957 912
272 005	164 461	16 330	67 618	121 666	161 967	1 271 175	1 622 426
»	41 157	»	»	»	»	»	946 538
»	112 705	»	»	»	»	»	1 935 145
»	4 294	»	»	»	»	»	856 624
»	158 156	»	»	»	»	»	3 738 307
3 126 197	1 758 545	139 495	736 102	942 173	1 451 576	10 878 286	17 746 444

(B) Réseau du Haut et Bas-Flenu : Marchandises en petite vitesse, 1er trimestre, 568,752 t. ; 2e, 3e et 4e trimestre, 1,536,973 t.; total : 2,105,725 tonnes. La recette de l'année s'est élevée à 1,341,535 francs.

Recettes des transports

N° V.

CHEMINS DE FER.	Voyageurs. Les trois classes.	Bagages. Taxés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.
État Belge (réseau exploité par l') (1). Totaux.	»	»	»	»
Aix la Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janv. au 31 juillet 1867.)	173 562	5 671	»	36
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren (2)	548 927	12 636	»	»
Bruges à Blankenberghe (3)	89 822	1 793	380	»
Chimay (4)	70 406	1 205	781	30
Gand à Bruges par Eeeloo (5)	231 260	1 541	546	»
Grand-Central Belge (6)	1 775 230	45 891	2 461	1 454
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	106 648	906	165	»
Manage à Piéton (7)	3 504	49	25	»
Liége à Maestricht (8)	289 123	12 309	410	67
Lierre à Turnhout (9)	50 313	901	78	»
Luxembourg (Grande Cie du) — Lignes principale et Grand-Ducale (10)	1 374 521	41 933	1 547	999
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de l'Ourthe (10)	214 658	1 857	180	»
Compagnies diverses. Totaux.	4 754 421 173 562	121 201 5 671	6 573	2 [illegible] 36
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	691 251	8 582	2 619	58
Gand à Selzaete-Lokeren	87 043	617	64	»
Hainaut et Flandres	357 824	3 805	1 445	»
Lichtervelde à Furnes	54 488	365	59	»
Tamines à Landen	141 144	2 080	555	21
Contre et Baume à Marchienne	103 100	1 445	345	»
Sociétés anonyme et générale d'exploitation (11). Totaux.	1 434 850	16 894	5 087	79
Charleroi à la frontière de France	157 019	6 687	1 092	156
Liége à Namur et à Givet	1 075 250	29 815	23 414	898
Mons à Haumont	91 947	3 875	269	»
Lignes Nord-belges (12). Totaux.	1 324 216	40 377	24 775	1 254
Totaux généraux.	7 513 487 173 562	178 472 5 671	36 435	[illegible] 36

m service intérieur. — Année 1867.

ANIMAUX en grande vitesse.	ANIMAUX en petite vitesse.	TOTAL des colonnes précédentes.	MESSAGERIE au minimum et au poids taxé. Express.	MESSAGERIE au minimum et au poids taxé. Grande vitesse	Marchandises au minimum et au poids taxé. Petite vitesse.	TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	TOTAL général des recettes.
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	têtes. 12 637	191 906	»	»	»	118 457	6 146	316 509
»	têtes. 16 151	577 714	»	»	»	277 676	15 363	879 753
»	60	92 055	4 846	5 806	6 253	16 905	8 985	117 945
»	3 079	75 501	42	8 190	220 523	228 755	36 943	341 199
»	11 202	244 549	»	»	»	51 551	848	296 948
14 645	têtes. 57 453	1 897 143	28 060	206 813	4 321 598	4 556 471	93 898	6 547 512
»	1 186	108 995	1 079	4 398	74 266	79 743	56 681	245 419
»	»	3 578	56	265	16 799	17 120	»	20 698
1 889	1 515	305 403	964	5 953	163 458	170 375	14 563	490 341
14	992	52 298	682	4 228	42 141	47 051	7 617	106 966
1 260	80 808	1 501 308	4 919	34 401	1 354 028	1 393 348	73 520	2 968 256
30	1 698	218 423	298	3 706	72 979	76 983	293	295 609
18 138	100 540 86 241	5 003 423 265 510	40 946	273 760	6 272 045	6 586 751 447 684	314 857	11 905 031 713 194
6 889	5 677	715 076	2 808	44 273	107 950	155 041	12 381	882 498
»	1 607	89 331	178	3 424	4 546	8 148	615	98 094
842	1 787 363	366 066	1 892	27 229	209 941	239 062 47 041	7 862	660 031
»	468	55 380	161	3 399	5 700	9 260	429	65 069
90	3 728	147 618	242	9 010	39 296	48 548	673	196 839
85	309	105 284	1 020	5 037	385 108	391 165	58 419	554 868
7 906	133 576 363	1 478 392 363	6 301	92 372	752 551	851 224 47 041	80 379	2 409 995 47 404
»	3 811	168 965	»	6 983	490 230	497 213	13 750	679 928
»	24 554	1 153 931		74 904	2 253 004	2 327 908	26 540	3 508 379
»	846	46 937	»	1 943	344 995	346 938	149 006	592 881
»	29 211	1 419 833	»	83 830	3 088 229	3 172 059	189 296	4 781 188
26 044	143 327 86 604	7 901 648 265 873	47 247	449 962	10 112 825	10 610 034 494 725	584 532	19 096 214 760 598

Recettes des transports en services

N° VI.

CHEMINS DE FER.	Voyageurs. Les trois classes.	Bagages. Taxés au minimum et au poids.	Finances.	Équipages.
État Belge (réseau exploité par l') (1). Totaux. . .	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (depuis le 1er janvier jusqu'au 31 juillet 1867)	57 435	5 538	»	68
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2)	4 469	»	»	»
Bruges à Blankenberghe (3).	13 948	1 094	»	»
Chimay (4)	9 919	690	122	30
Gand à Bruges par Eecloo (5)	13 471	327	430	»
Grand-Central Belge (6)	688 350	65 314	7 370	1 872
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	75 430	2 027	931	»
Manage à Piéton (7)	109	2	93	»
Liége à Maestricht (8).	17 410	1 080	384	18
Lierre à Turnhout (9).	100 650	2 489	784	»
Luxembourg (Gde Cie du). Lignes principale et Grand-Ducale (10)	410 591	27 355	8 021	297
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe (10)	35 366	3 859	623	»
Compagnies diverses. Totaux. . .	1 369 713 57 435	104 237 5 538	18 758	2 217 68
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre Occidentale . . .	104 431	8 273	3 446	224
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Gand à Selzaete-Lokeren	12 288	98	47	»
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Hainaut et Flandres	118 507	2 746	1 766	30
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Lichtervelde à Furnes	46 713	1 212	500	74
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Tamines à Landen	7 082	157	483	»
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Centre et Baume à Marchienne	123 091	2 429	1 748	38
Sociétés anonymes et générales d'exploitation. (11) Totaux. . .	502 112	14 915	8 080	386
Charleroi à la frontière de France	259 271	20 340	12 142	274
Liége à Namur et à Givet.	544 946	43 910	3 193	610
Mons à Haumont	133 762	3 764	350	»
Lignes Nord-Belges (12). Totaux. . .	937 979	70 014	15 685	884
Totaux généraux. . .	2 867 239	194 704	42 523	3 555

mixtes et Internationaux. — Année 1863.

ANIMAUX en grande vitesse.	ANIMAUX en petite vitesse.	TOTAL des colonnes précédentes.	MESSAGERIE au minimum et au poids taxé. Express.	MESSAGERIE Grande vitesse.	MESSAGERIE Petite vitesse.	Marchandises	TOTAL des articles de messageries et des marchandises	RECETTES extraordinaires.	TOTAL général des recettes.
»	»	»	»	»	»		»	»	»
»	têtes. 2 262	65 303	»	»	»		305 322	»	370 625
»	»	4 469	»	»	»		»	»	4 469
»	»	15 042	»	»	»		»	»	15 042
»	371	11 132	92	1 545	64 832		66 469	»	77 601
»	1 572	15 800	»	»	»		43 979	»	59 779
2 889	têtes. 13 551	779 346	18 903	160 603	2 186 339		2 365 935	774	3 146 055
»	1 200	79 588	8 260	17 915	191 961		218 136	»	297 724
»	4	208	25	215	45 886		46 126	»	46 334
687	544	20 123	366	1 998	80 281		82 645	»	102 768
33	1 747	105 703	3 748	19 669	38 179		61 596	»	167 299
1 648	45 016	492 928	16 504	118 783	4 479 220		4 614 507	»	5 107 435
»	»	39 848	1 574	16 397	381 104		399 075	»	438 923
5 257	50 454 15 813	1 629 490	49 562	337 125	7 467 802		7 854 489 349 301	774	9 834 054
1 244	5 432	213 050	6 617	59 359	460 209		526 185 10 170	»	749 405
»	120	12 553	92	1 427	15 679		17 198	»	29 751
257	2 352	125 658	3 172	26 455	300 015		329 642 100	»	455 406
25	1 173	49 787	1 079	11 150	46 890		59 119	»	108 906
»	849	8 571	1 061	9 929	159 720		170 710	»	179 281
100	2 731	130 157	4 128	19 464	1 078 835		1 102 427	»	1 232 584
1 626	12 657	530 776	16 149	127 784	2 061 348		2 205 281 10 276	»	2 755 333
»	256	292 283	»	49 436	980 349		1 029 785	133 994	1 456 062
»	703	503 422	»	114 487	1 017 890		1 132 377	108 824	1 834 623
»	340	140 416	»	3 198	170 426		173 624		314 040
»	1 559	1 026 121	»	167 121	2 168 665		2 335 786	242 818	3 604 725
6 883	80 483	3 195 387	65 711	632 030	11 697 815		12 395 556 350 577	243 592	15 834 535 350 577

N° VII. **Recette générale des transpor**

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	A prix réduits.	Nombre TOTAL.
État Belge (sa quote-part) (1)	3 423 396	3 054 356	7 039 344	293 175	13 810 27
Dendre-et-Waes (1)	52 209	93 005	463 301	10 893	619 4
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	64 964	39 779	111 148	2 457	218 3
Tournai à Jurbise (1)	52 027	50 171	181 364	2 806	286 3
Braine-le-Comte à Gand (1)	6 442	19 038	81 388	1 844	108 7
État (réseau exploité par l') (1). Totaux.	3 599 038	3 256 349	1 876 545	311 175	15 043 1
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet 1867)	»	»	»	»	230 97
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren (2)	62 752	199 809	222 858	67 977	553 38
Bruges à Blankenberghe (3)	21 929	32 666	48 830	345	103 77
Chimay (4)	3 785	10 675	65 865	»	80 32
Gand à Bruges par Eecloo (5)	13 769	126 524	104 498	»	244 73
Grand-Central Belge (6)	360 111	574 158	1 529 320	»	2 463 38
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	6 178	30 092	145 808	»	182 07
Manage à Piéton (7)	36	504	2 983	»	3 61
Liége à Maestricht (8)	27 150	66 310	213 073	»	306 53
Liégeois-Limbourgeois	»	»	»	»	355 4
Lierre à Turnhout (9)	9 209	30 409	111 345	»	150 96
Luxembourg (Gde Cie du). Lignes princip. et Grand-Ducale (10)	288 926	600 373	895 813	»	1 735 11
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe (10)	27 676	49 864	172 544	»	250 02
Compagnies diverses. Totaux.	821 461	1 721 414	3 512 937	68 322	6 124 13 586 44
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale	91 307	270 601	523 422	»	885 33 35
Gand à Selzaete-Lokeren	5 604	18 248	75 419	»	99 23
Hainaut et Flandres	31 375	98 831	346 125	»	476 33
Lichtervelde à Furnes	6 388	21 370	73 443	»	101 20
Tamines à Landen	7 188	22 526	118 512	»	148 22
Centre et Baume à Marchienne	14 948	45 666	165 577	»	226 19
Sociétés an. et gén. d'exploitation (11). Totaux.	156 870	477 242	1 302 498	»	1 936 61 35
Charleroi à la frontière de France	143 253	141 535	131 502	»	416 29
Liége à Namur et à Givet	463 663	489 869	666 664	»	1 620 19
Mons à Haumont	83 858	59 002	82 849	»	225 70
Lignes Nord-Belges (12). Totaux.	690 774	690 406	881 015	»	2 262 15
Totaux généraux.	5 268 143	6 145 411	13 572 995	379 497	25 366 04 586 78
Recette moyenne par unité de trafic.	3.465	1.615	0.761	1.428	1.08
Désignation de l'unité.	1 voyageur.				

de tous les services réunis. — Année 1863.

BAGAGES. Expéditions Au minimum	BAGAGES. Expéditions Au poids taxé	Finances.	Équipages.	ANIMAUX. Expéditions en grande vitesse.	ANIMAUX. Petite vitesse. 1re catégorie.	ANIMAUX. Petite vitesse. 2e catégorie.	ANIMAUX. Petite vitesse. 3e catégorie.	ANIMAUX. Petite vitesse. RECETTE totale.	ANIMAUX. Taxés par tête.	RECETTE générale.
68 753	537 112	202 131	11 313	48 141	24 833	33 722	370 166	428 721	»	15 100 425
2 158	4 957	10 659	161	249	759	1 158	5 904	7 821	»	645 412
819	5 694	1 447	97	213	241	345	1 033	1 619	»	228 237
1 123	6 532	2 587	144	509	368	579	3 982	4 929	»	302 192
371	1 247	1 050	27	159	180	536	1 733	2 449	»	114 010
73 204	555 542	217 874	11 742	49 274	26 381	36 340	382 818	445 539	»	16 396 285
»	11 209	»	104	»	»	»	»	»	14 809	257 208
»	12 639	»	»	»	»	»	»	»	16 151	582 189
1 672	1 215	380	»	»	60	»	»	60	»	107 097
162	1 733	903	60	»	505	979	1 876	3 450	»	86 633
»	1 868	976	»	»	865	1 800	10 109	12 774	»	200 349
a	a 111 205	9 831	3 326	17 534	»	»	»	»	71 004	2 676 489
b	b 3 023	1 096	»	»	572	345	1 469	2 386	»	188 585
30	21	118	»	»	4	»	»	4	»	3 790
c	c 13 479	794	85	2 576	»	»	»	2 059	»	325 526
d	d 11 051	»	»	»	»	»	»	17 588	»	384 089
1 095	2 295	862	»	47	675	581	1 483	2 739	»	158 001
10 163	59 125	9 568	1 296	3 208	8 565	10 511	106 748	125 824	»	1 994 296
1 260	4 456	803	»	30	273	244	1 181	1 698	»	258 271
14 382	211 056 22 260	25 331	4 767 104	23 395	11 609	14 460	122 866	148 935 19 647	102 054	6 654 054 628 458
3 904	12 013 38	6 065	282	8 133	1 438	2 359	7 289	11 086 23	»	927 713 413
452	263	111	»	»	102	287	1 248	1 727	»	101 884
2 572	3 979	3 211	30	1 099	323	396	3 420	4 139 363	»	491 361 363
464	1 113	649	74	25	245	334	1 062	1 641	»	105 167
1 253	984	1 038	21	90	141	191	4 245	4 577	»	156 189
2 114	1 760	2 093	58	185	218	575	2 247	3 040	»	235 441
10 759	21 012 38	13 167	465	9 532	2 557	4 142	19 511	26 210 386	»	2 017 735 776
»	27 027	13 234	630	»	»	»	»	4 067	»	461 248
»	73 725	26 607	1 508	»	»	»	»	25 317	»	1 747 353
»	9 639	619	»	»	»	»	»	1 386	»	237 353
»	110 391	40 460	2 128	»	»	»	»	30 770	»	2 445 954
98 345	898 001 22 298	296 832	19 112 104	82 201	40 547	54 942	525 195	620 684 20 033 30 770	102 054	27 514 045 629 234
»	»	0,266	38,77	31,19	8,31	11,76	22,15	18,61	0,919	»

1 colis et 1 chien. — 1 colis et 1 quintal. — 1 group ou 1,000 fr. — 1 équipage. — 1 expédition. — 1 tête.

N° VII (*suite*). **Recette générale des transport**

CHEMINS DE FER.	ARTICLES DE MESSAGERIE. Express. Expéditions. Au minimum.	Express. Au poids.	Grande vitesse. Au minimum.	Grande vitesse. Au poids.	RECETTE totale.
État Belge (sa quote part) (1)	324 294	124 618	494 923	1 703 664	2 647 499
Dendre et Waes (1)	13 034	4 219	37 687	95 899	150 833
Hal à Ath et Tournai vers Lille (1)	2 229	427	4 723	15 282	22 661
Tournai à Jurbise (1)	3 102	718	7 148	22 323	33 291
Braine-le-Comte à Gand (1)	1 277	497	2 923	13 281	17 978
État (réseau exploité par l') (1) Totaux	343 936	130 479	547 404	1 850 449	2 872 258
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janv. au 31 juillet 1867)	»	»	»	»	»
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren (2)	»	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe (3)	4 644	202	3 026	2 780	10 652
Chimay (4)	134	»	2 764	6 971	9 869
Gand à Bruges par Eecloo (5)	»	»	»	»	» 27 135
Grand-Central Belge (6)	47 053	»	74 359	293 057	414 470
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (7)	9 197	142	15 029	7 284	31 652
Manage à Piéton (7)	81	»	266	214	761
Liége à Maestricht (8)	»	1 330	»	7 951	9 281
Liégeois-Limbourgeois (8bis)	»	»	»	»	»
Lierre à Turnhout (9)	2 720	1 710	4 246	19 651	28 327
Luxembourg (Grande Cie du) (10) — Lignes principale et Grand-Ducale	17 227	4 196	31 036	122 148	174 607
Luxembourg (Grande Cie du) (10) — Ligne de l'Ourthe	1 092	780	2 325	17 779	21 976
Compagnies diverses. Totaux	82 148	8 360	133 051	477 835	701 394 27 185
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	7 102	2 323	28 641	74 991	113 057
Gand à Selzaete-Lokeren	231	39	2 571	2 280	5 121
Hainaut et Flandres	4 074	990	15 163	38 521	58 748
Lichtervelde à Furnes	930	310	4 760	9 789	15 789
Tamines à Landen	1 033	270	7 714	11 225	20 242
Centre et Baume à Marchienne	3 259	1 889	8 270	16 234	29 643
Sociétés anonyme et générale d'exploitation (11). Totaux	16 629	5 821	67 119	153 037	242 600
Charleroi à la frontière de France	»	»	»	»	56 413
Liége à Namur et à Givet	»	»	»	»	189 391
Mons à Haumont	»	»	»	»	5 141
Lignes Nord-belges (12). Totaux	»	»	»	»	250 951
Totaux généraux	442 713	144 660	747 574	2 481 321	3 816 268 278 107
Recette moyenne par unité de trafic	0,413	6,181	0,316	1,424	»
Désignation de l'unité :	1 colis.	1 quintal.	1 colis.	1 quintal.	

de tous les services réunis. — Année 1867.

MARCHANDISES. Petite vitesse. Expéditions taxées au minimum	Expéditions taxées au poids. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe et prix réduits.	Frais accessoires	RECETTE totale	Total des articles de messagerie et des marchandises.	Recettes extraordinaires	Recette générale du tableau précédent	TOTAL général des recettes.
191 485	2 800 262	2 396 158	1 882 727	9 531 857	910 822	17 713 311	20 360 810	1 161 851	15 106 425	36 629 086
20 464	131 216	103 812	55 667	465 576	46 210	822 845	973 684	626	645 412	1 619 722
3 033	44 088	22 564	26 270	65 546	4 626	160 117	188 778	1 000	228 237	418 105
4 942	61 630	55 443	63 318	382 505	12 315	580 153	613 444	1 803	302 192	917 439
3 621	23 189	18 373	30 476	205 310	3 866	281 238	302 216	849	114 016	417 041
222 945	3 060 285	2 596 340	2 058 461	10 650 794	977 839	19 566 664	22 438 932	1 166 179	16 396 282	40 001 393
»	»	»	»	Houille 65 189	»	65 189	423 779	6 146	257 260	687 172
»	»	»	»	»	»	»	277 676	15 303	582 183	875 222
131	1 174	1 257	2 712	»	999	6 253	16 905	8 985	107 097	132 987
»	14 450	20 318	17 443	216 044	17 000	285 357	295 224	36 943	86 623	418 804
»	a	a 23 321	a	1 075	»	24 396 43 979	51 551 43 979	848	260 349	356 727
17 711	493 432	441 727	1 343 014	4 025 482	176 671	6 507 935	6 922 406	94 672	2 676 489	9 693 767
2 535	11 433	25 644	34 413	179 436	12 769	263 227	297 879	56 681	188 789	543 149
101	564	1 274	5 625	52 759	2 302	62 085	63 246	»	3 786	67 032
»	19 686	18 784	20 350	178 307	6 812	243 739	253 620	14 363	325 526	593 109
»	b	b 434 829	b	b	13 708	b 448 537	448 537	14 540	384 089	847 166
»	29 240	25 818	8 731	1 309	15 424	80 322	108 649	7 617	158 001	274 267
»	474 819	657 351	1 284 063	3 283 290	33 155	5 833 248	6 007 855	73 520	1 594 296	8 675 671
5 080	23 816	24 968	80 420	309 436	10 350	454 082	476 058	263	258 271	734 622
25 568	1 068 614	1 216 931 458 150	2 897 174	8 256 030 66 264	275 541 13 708	13 739 848 582 101	14 441 242 1 245 522	293 271 36 897	6 674 054 628 458	21 388 570 1 910 877
12 150	101 394	137 616	65 988	212 117	38 964	568 169	681 220 10 170	12 381	927 713 413	1 621 320 10 583
385	2 611	2 767	2 135	10 916	1 411	20 225	25 340	615	101 884	127 847
4 804	50 355	50 309	51 483	332 634	20 284	509 956	568 704 47 147	7 802	491 361 263	1 067 927 47 510
677	6 144	16 310	4 036	22 374	3 049	52 500	68 370	429	105 167	173 972
2 127	17 224	30 804	21 778	119 040	8 043	199 016	219 258	673	156 189	376 120
3 583	36 719	52 825	226 689	1 121 072	23 055	1 463 943	1 493 592	58 419	235 441	1 787 453
23 816	214 387	290 628	372 109	1 818 153	94 806	2 813 889	3 006 505 57 317	80 370	2 017 755 776	5 154 630 58 093
»	»	»	»	»	»	1 470 579	1 526 998	147 744	461 248	2 135 990
»	»	»	»	»	»	3 270 894	3 460 285	135 364	1 747 353	5 343 002
»	»	»	»	»	»	515 421	520 562	237 353	237 359	906 921
»	»	»	»	»	»	5 256 894	5 507 845	432 114	2 445 954	8 385 913
272 319	4 343 280	4 103 899 458 150	5 327 744	20 721 977 66 264	1 348 186 13 708	36 120 411 5 838 995	46 747 363	2 008 843	28 143 279	76 899 485
1,984	5,919	4,327	3,631	1,906	»	2,036	»	»	»	»

1 colis. 1 tonne.

Récapitulation des recettes du service intérieur et de celles des services mixtes, pour les années 1867 et 1868. (Nos

N° VIII.

CHEMINS DE FER.	ANNÉE 1867. Voyageurs, bagages, équipages, finances et animaux. Services intérieur.	Services mixte, international et de transit.	TOTAL.	Messageries et m Services intérieur.	Services mixte, international et de transit.
État Belge (réseau exploité par l')	»	»	»	»	»
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet pour l'année 1867)	191 906	65 203	257 209	118 437	305 32
Anvers à Gand par Saint Nicolas et Lokeren	577 714	4 469	582 183	277 676	»
Bruges à Blankenberghe	92 055	15 042	107 097	16 905	»
Chimay	75 501	11 132	86 633	228 755	66 40
Gand à Bruges par Eecloo	244 549	15 800	260 349	51 551	43 97
Grand-Central Belge	1 897 143	779 346	2 676 489	4 576 471	2 365 90
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	108 995	79 788	188 783	79 743	218 13
Manage à Piéton	3 578	208	3 786	17 120	46 19
Liége à Maestricht	305 403	20 123	325 526	170 375	82 64
Liégeois-Limbourgeois	—	—	784 089	—	—
Lierre à Turnhout	52 298	105 703	158 001	47 053	61 39
Luxembourg (Cie C. du) — Lignes principale et Grand-Ducale	1 501 368	492 928	1 994 296	1 393 348	4 614 50
Luxembourg (Cie C. du) — Ligne de l'Ourthe	218 423	39 848	258 271	76 983	299 67
Pepinster à Spa	—	—	—	—	—
Compagnies diverses. Totaux	5 268 993	1 629 490	6 898 483 384 089	7 034 437	8 203 70
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	715 076	213 050	928 126	155 041	596 18 10 17
Gand à Selzaete-Lokeren	89 331	12 553	101 884	8 148	17 19
Hainaut et Flandres	366 006	125 658	491 724	239 062 47 041	329 643 10
Lichtervelde à Furnes	55 380	49 787	105 167	9 260	59 11
Tamines à Landen	147 618	8 571	156 189	48 548	170 73
Centre et Baume à Marchienne	105 284	130 157	235 441	391 165	1 102 42
Sociétés anonyme et générale d'exploitation (A). Totaux	1 478 755	539 776	2 018 531	851 224 47 041	2 307 28 10 23
Charleroi à la frontière de France	168 965	292 283	461 248	497 213	1 089 78
Liége à Namur et à Givet	1 153 931	593 422	1 747 353	2 327 908	1 132 37
Mons à Haumont	96 957	140 416	237 373	346 908	173 62
Lignes Nord-Belges. Totaux	1 419 833	1 026 121	2 445 954	3 172 030	2 395 78
Totaux généraux	8 167 521	3 195 387	11 362 908 384 089	11 057 720 47 041	12 744 83 10 26

(A) Y compris le 1er trimestre du Centre et Baume à Marchienne, et non compris les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu pendant les trois derniers trimestres de l'année 1867.

internationaux et de transit des Compagnies des chemins de fer belges, compris les produits extraordinaires.)

		ANNÉE 1866.						
adises.	TOTAL général en 1867.	Voyageurs, bagages, équipages, finances et animaux.			Messageries et marchandises.			TOTAL. général en 1866.
		Services			Services			
TOTAL.		intérieur.	mixte, international et de transit.	TOTAL.	intérieur.	mixte, international et de transit.	TOTAL.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»
423 779	680 958	278 761	126 645	405 406	220 075	416 941	637 016	1 042 422
277 676	859 859	572 848	3 204	576 052	277 433	»	277 433	853 485
16 905	124 002	69 975	16 043	86 018	20 888	»	20 888	106 906
295 224	381 857	72 466	7 991	80 457	286 916	15 101	302 017	382 474
95 530	355 879	—	—	240 150	—	—	79 549	319 099
6 922 406	9 508 895	1 595 606	594 502	2 190 108	4 830 676	1 629 729	6 460 405	8 650 513
297 879	486 462	117 337	66 049	183 386	75 562	212 664	288 226	471 612
63 246	67 032	477	46	523	»	74 674	74 674	75 197
293 020	578 546	274 216	18 135	292 351	146 035	74 675	220 710	513 061
448 537	832 626	—	—	296 925	—	—	413 022	709 947
108 649	206 650	50 158	101 304	151 462	38 634	61 371	100 005	251 467
6 007 855	8 062 151	1 346 555	425 889	1 772 444	1 384 934	4 035 223	5 420 157	7 192 601
476 058	734 329	—	—	112 923	—	—	232 840	345 763
—	—	43 799	103 520	207 319	38 574	84 542	123 116	330 435
15 238 227 448 537	22 136 650 832 626	4 422 198	1 523 328	5 945 526 649 998	7 319 727	6 604 920	13 924 647 725 411	19 870 173 1 375 409
681 226 10 170	1 609 352 10 170	692 342	207 867	900 209	273 666	428 879	702 545	1 602 754
25 346	127 230	55 652	2 883	58 535	7 290	6 821	14 111	72 646
568 704 17 147	1 000 428 47 147	348 348	122 036	470 384	268 213	432 523	700 736	1 171 120
08 379	173 546	46 925	54 595	101 520	6 126	57 280	63 406	164 926
219 258	375 447	112 021	34	112 055	80 117	54 406	134 523	246 578
1 403 592	1 729 033	115 389	103 292	218 681	539 966	782 732	1 322 698	1 541 379
2 066 505 57 317	5 075 036 57 317	1 370 677	490 707	1 861 384	1 175 378	1 762 641	2 938 019	4 799 403
1 526 998	1 988 246	159 155	152 743	311 898	600 042	1 021 599	1 621 641	1 933 539
3 460 285	5 207 638	1 090 712	360 965	1 451 677	2 569 312	812 690	3 412 002	4 863 679
320 562	757 915	83 778	82 426	166 204	1 286 917	76 401	1 363 318	1 529 522
5 307 845	7 953 799	1 333 645	596 134	1 929 779	4 486 271	1 910 690	6 396 961	8 326 740
23 802 577 505 854	35 165 485 889 943	7 126 520	2 610 169	9 736 689 649 998	12 981 376	10 278 251	23 259 627 725 411	32 996 316 1 375 409

La recette de 1867 a été de 658,665 francs pour le réseau de Saint-Ghislain et de 1,341,535 francs pour celui du Haut et Bas-Flenu.

Rapport p. c. des recettes du service intérieur et de celles des servic
non compris les produits extraor

N° IX.

CHEMINS DE FER.	ANNÉE 1867.			
	Voyageurs, bagages, finances, équipages et animaux.		Messageries et marchandises.	
	Services		Services	
	intérieur.	mixte, international et de transit.	intérieur.	mixte, international et de transit.
État Belge (réseau exploité par l').				
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1er janvier au 31 juillet, pour l'année 1867)	28,2	9,6	17,4	44,8
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	67,3	0,5	32,2	»
Bruges à Blankenberghe	74,3	12,1	13,6	»
Chimay	19,8	2,9	59,9	17,4
Gand à Bruges par Eecloo	68,7	4,4	14,5	12,4
Grand-Central Belge	19,8	8,1	47,4	24,7
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	22,4	16,3	16,4	44,9
Manage à Piéton	5,4	0,3	25,5	68,8
Liége à Maestricht	52,8	3,5	29,4	14,3
Lierre à Turnhout	19,6	39,6	17,7	23,1
Luxembourg (Gde Cie du). — Lignes principale et Grand-Ducale	18,7	6,2	17,4	57,7
Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne de l'Ourthe	29,8	5,4	10,5	54,3
Pepinster à Spa	»	»	»	»
Moyennes partielles	23,8	7,3	31,8	37,1
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. — Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre Occidentale	44,5	13,2	9,6	32,7
Gand à Selzaete-Lokeren	70,2	9,9	6,4	13,5
Hainaut et Flandres	34,5	11,9	22,6	31,0
Lichtervelde à Furnes	31,9	28,7	5,3	34,1
Tamines à Landen	39,3	2,3	12,9	45,5
Centre et Baume à Marchienne	6,1	7,5	22,6	63,8
Moyennes partielles	29,1	10,6	16,8	43,5
Charleroi à la frontière de France	8,5	14,7	25,0	51,8
Liége à Namur et à Givet	22,1	11,4	44,7	21,8
Mons à Haumont	12,8	18,5	45,8	22,9
Moyennes partielles	17,9	12,9	39,9	29,3
Moyennes générales	23,2	9,1	31,5	36,3

nixtes, internationaux et de transit, aux recettes totales des Compagnies, taires. — Années 1867 et 1868.

		ANNÉE 1866.					
TOTAL.		Voyageurs, bagages, finances, équipages et animaux.		Messageries et marchandises.		TOTAL.	
Services		Services		Services		Services	
intérieur.	mixte, international et de transit.	intérieur.	mixte, international et de transit.	intérieur.	mixte, international et de transit.	intérieur.	mixte, international et de transit.
45,6	54,4	26,7	12,2	21,1	40,0	47,8	52,2
99,5	0,5	67,1	0,4	32,5	»	99,6	0,4
87,9	12,1	65,5	15,0	19,5	»	85,0	15,0
79,7	20,3	18,9	2,1	75,0	4,0	93,9	6,1
83,2	16,8	—	—	—	—	—	—
67,2	32,8	18,4	6,9	55,8	18,9	74,2	25,8
38,8	61,2	24,9	14,0	16,0	45,1	40,9	59,1
30,9	69,1	0,7	0,0	0,0	99,3	0,7	99,3
82,2	17,8	53,4	3,5	28,5	14,6	81,9	18,1
37,3	62,7	19,9	40,3	15,4	24,4	35,3	64,7
36,1	63,9	18,7	6,0	19,2	56,1	37,9	62,1
40,3	59,7	—	—	—	—	—	—
»	»	13,2	49,5	11,7	25,6	24,9	75,1
55,6	44,4	22,3	7,7	36,8	33,2	59,1	40,9
54,1	45,9	43,2	12,9	17,1	26,8	60,3	39,7
76,6	23,4	76,6	4,0	10,0	9,4	86,6	13,4
57,1	42,9	29,8	10,4	22,9	36,9	52,7	47,3
37,2	62,8	28,5	33,1	3,7	34,7	32,2	67,8
52,2	47,8	45,4	0,0	32,5	22,1	77,9	22,1
28,7	71,3	7,5	6,7	35,0	50,8	42,5	57,5
45,9	54,1	28,6	10,2	24,5	36,7	53,1	46,9
33,5	66,5	8,2	7,9	31,0	52,9	39,2	60,8
66,8	33,2	22,4	7,4	53,5	16,7	75,9	24,1
58,6	41,4	5,5	5,4	84,1	5,0	89,6	10,4
57,8	42,2	16,0	7,2	53,9	22,9	69,9	30,1
54,7	45,3	21,6	7,9	39,4	31,1	61,0	39,0

CHEMINS DE FE

Résultats du service intérieur et des services mixtes avec les Compagnie

(*Voir* page 28

N° X.

NATURE DES TRANSPORTS.		MOUVEMENT GÉNÉRAL. Quantités. Désignation de l'unité.	Services intérieur et mixte.	Services international et de transit.	Total en 1867.	RECETTE. Sommes (en Services intérieur et mixte.	Services international et de transit.
Voyageurs.	1re classe	Nombre.	726 012	207 061	933 073	2 030 673	1 568 366
	2e classe	Id.	1 643 948	171 262	1 815 210	2 385 781	850 367
	3e classe	Id.	9 243 916	395 967	9 639 883	7 524 583	351 962
	Extraordinaires	Id.	220 380	8 415	228 795	298 843	12 332
Bagages.	Au minimum	Expédition.	137 559	»	137 559	73 204	»
	Au poids	Quintal.	75 266	47 943	123 209	274 863	280 679
Équipages		Nombre.	155	112	267	6 228	5 514
Animaux		Expédition.	20 985	3 405	24 390	390 844	103 982
Finances		Group.	634 864	202 115	836 979	169 800	48 054
Petits paquets		Kilog.	2 392 893	1 197 306	3 590 199	317 137	157 277
Petites marchandises		Quintal.	1 129 890	151 739	1 281 629	2 031 672	366 182
Grosses marchandises		Tonne.	5 134 286	1 395 025	6 529 311	15 003 754	4 472 910
Produits extraordinaires		»	»	»	»	941 450	224 759
Totaux et moyennes des années.	1867					31 538 832	8 462 561
	1866					31 201 502	6 987 472
	1865					31 019 154	7 299 625

N. B. Nous n'avons pas publié le service intérieur séparé du service mixte avec les Compagnies, la comptabilité de l'exploita

DE L'ÉTAT.

belges comparés à ceux des services internationaux et de transit. — Année 1867.
année 1866 de l'*Annuaire*.

ÉNÉRALE.	PART DANS LE MOUVEMENT GÉNÉRAL ET DANS LA RECETTE GÉNÉRALE.							
ines.	Mouvement 1867 et 1866.				Recette 1867 et 1866.			
	1867. — Services		1866. — Services		1867. — Services		1866. — Services	
Total en 1867.	intérieur et mixte.	international et de transit.	intérieur et mixte.	international et de transit.	intérieur et mixte.	international et de transit	intérieur et mixte.	international et de transit.
	p. c.	p. c.	p. c.	p. c.	p. c.	p. c.	p. c.	p. c.
3 599 039	77,81	22,19	81,13	18,87	56,42	43,58	63,24	36,76
3 256 348	90,57	9,43	92,95	7,05	73,27	26,73	80,32	19,68
7 876 545	95,89	4,11	95,44	4,56	95,53	4,47	94,83	5,17
311 175	96,32	3,68	95,98	4,02	96,04	3,96	94,23	5,77
73 204	100,00	»	100,00	»	100,00	»	100,00	»
555 542	61,09	38,91	63,49	36,51	49,48	50,52	52,02	47,98
11 742	58,05	41,95	66,54	33,46	53,04	46,96	60,77	39,23
494 813	86,04	13,96	84,09	15,91	78,99	21,01	73,80	26,20
217 874	75,85	24,15	67,13	32,87	77,93	22,07	76,38	23,62
474 414	66,65	33,35	59,29	40,71	66,85	33,15	66,78	33,22
2 397 854	88,16	11,84	87,61	12,39	84,73	15,27	83,25	16,75
19 566 664	78,63	21,37	79,33	20,67	77,14	22,86	80,38	19,62
1 166 179	»	»	»	»	80,73	19,27	83,51	16,49
40 001 393				Année 1867. . .	78,84	21,16	—	—
38 188 974				Année 1866. . .	—	—	81,71	18,29
38 318 780				Année 1865. . .	—	—	80,95	19,05

ion des Chemins de fer de l'État ayant réuni ces deux services jusqu'en 1868.

N° XI. Récapitulation des recettes, des dépenses et des bénéfices

CHEMINS DE FER.	VOYAGEURS.	BAGAGES.	ÉQUIPAGES ET ANIMAUX.	MARCHANDISES. Grande vitesse — Messagerie.	MARCHANDISES. Petite vitesse et finances.
État-Belge (sa quote-part)	13 810 271	605 845	488 178	2 647 490	17 915 44
Dendre-et-Waes	619 408	7 114	8 231	150 839	833 50
Hal à Ath et Tournai vers Lille	218 348	6 513	1 929	22 661	167 76
Tournai à Jurbise	286 368	7 655	5 582	33 291	582 74
Braine-le-Comte à Gand	108 712	1 619	2 635	17 978	285 28
Exploitation de l'État. Totaux.	15 043 107	628 746	506 555	2 872 208	19 784 53
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet 1867)	230 997	11 209	15 003	a	a 423 77
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	553 396	12 636	16 151	b	b 277 67
Bruges à Blankenberghe	103 770	2 887	60	10 652	6 63
Chimay	80 325	1 895	3 510	9 869	286 25
Gand à Bruges par Eecloo	244 731	1 868	12 774	27 155	69 35
Grand-Central Belge	2 403 589	111 205	91 864	414 469	6 517 78
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	182 078	3 023	2 380	31 652	257 [illegible]
Manage à Piéton	3 613	51	4	561	62 [illegible]
Liége à Maestricht	306 533	13 479	4 720	9 281	244 [illegible]
Liégeois-Limbourgeois. Hasselt à Ans et à Liége	250 502	8 816	10 278	c	c 381 [illegible]
Liégeois-Limbourgeois. Id. à Eindhoven	104 948	4 236	5 310	d	d 66 [illegible]
Lierre à Turnhout	150 903	3 390	2 786	28 327	81 18
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière	1 657 452	63 977	112 979	e	e 5 191 00
Luxembourg (Gde Cie du). Id. Grand-Ducale	127 660	5 311	17 349	f	f 886 [illegible]
Luxembourg (Gde Cie du). Id. de l'Ourthe	250 024	5 716	1 728	21 976	454 88
Pepinster à Spa	—	—	—	—	—
Spa à la frontière Grand-Ducale (du 20 fév. au 31 décemb. 1867.	—	—	—	—	—
Compagnies diverses. Totaux.	6 710 581	249 699	296 902	553 942	15 158 13
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre occidentale	890 357	16 933	19 567	114 371	586 16
Gand à Selzaete-Lokeren	99 331	715	1 727	[illegible]	20 71
Hainaut-Flandres	476 331	6 551	5 631	58 805	564 42
Lichtervelde à Furnes	106 386	1 670	1 913	16 063	55 03
Tamines à Landen	148 226	2 237	4 688	20 239	200 02
Centre et Baume à Marchienne	226 191	3 874	3 283	29 649	1 466 03
Réseau de Saint-Ghislain	—	—	—	—	638 28
Id. du Haut et Bas-Flénu	—	—	—	—	1 268 69
Sociétés anonyme et générale d'exploitation. Totaux.	1 946 822	31 980	36 807	244 248	4 799 38
Charleroi à la frontière de France	416 290	27 027	4 097	56 419	1 483 91
Liége à Namur et à Givet	1 620 196	73 725	26 825	189 391	3 297 40
Mons à Haumont	225 709	9 639	1 386	5 141	516 04
Lignes Nord-Belges. Totaux.	2 262 195	110 391	32 908	250 951	5 297 35
Totaux généraux.	25 962 705	1 020 816	873 172	3 921 409	45 039 35

des exploitations. — Années 1867 et 1868.

Recettes extraordinaires non compris la garantie de l'État.	ANNÉE 1867. Recettes totales (en francs).	Dépenses d'exploitation	Bénéfices.	Longueur moyenne exploitée.	ANNÉE 1868. Recettes totales (en francs).	Dépenses d'exploitation	Bénéfices	Minimum d'intérêt garanti par l'État pour 1867.
1 161 851	36 629 086	»	»	612	593	35 108 554	»	»
626	1 619 722	»	»	105	108	1 823 071	»	»
1 090	418 105	»	»	44	41	331 202	»	»
1 803	917 439	»	»	47	48	926 147	»	»
809	417 041	»	»	55	»	»	»	»
1 166 179	40 001 393	24 400 117	15 601 276	863	790	38 188 974	22 069 703	16 119 271	»
6 146	687 134	777 562	— 90 428	55	93	1 177 882	985 828	192 054	»
15 303	875 222	505 468	369 754	50	50	871 776	489 255	382 521	»
8 985	132 987	66 737	66 250	15	15	117 777	66 039	51 738	»
36 943	418 800	281 178	137 622	61	59	422 506	286 271	136 235	»
848	356 727	276 417	80 310	48	48	324 320	272 300	52 020	»
94 672	9 693 567	5 298 056	4 395 511	524	478	8 747 758	4 871 895	3 875 863	Entre S. et M. 163 079
56 681	543 143	355 600	254 575	41	41	541 079	351 972	264 304	157 607
»	67 032			10	10	75 197			»
45 801	624 347	378 638	245 709	30	30	541 711	336 097	205 614	»
12 750	664 245	—	—	60	59	631 072	—	—	113 000
1 790	182 921	—	—	59	26	80 732	—	—	»
7 617	274 207	274 865	— 598	37	37	255 314	253 602	1 712	172 000
73 240	7 098 649	3 771 877	3 326 772	219	219	7 377 542	4 016 974	3 360 568	»
280	977 022	476 294	500 728	52	20				
293	734 622	703 208	31 414	65	35	347 083	400 051	— 52 968	approximatif. 500 000
—	263 163	171 551	214 037	12	12	342 340	197 303	145 037	»
—	553 021	355 458	197 563	47	»	—	—	—	approximatif. 300 000
361 409	23 330 685	13 692 909	9 729 219	1 385	1 232	21 142 265	12 527 567	8 614 698	1 405 776
	938 609					711 804			
12 381	1 639 772	952 366	687 406	121	121	1 712 953	940 275	772 678	approximatif. 180 000
515	128 120	135 095	— 6 975	34	19	70 293	89 031	— 18 738	»
7 862	1 119 607	886 919	232 688	87	85	1 249 719	613 787	635 932	»
429	181 497	144 289	37 208	34	34	166 853	131 474	35 379	200 000
673	376 085	329 106	46 979	63	51	246 578	401 485	— 154 907	»
						294 054			
58 419	1 787 452	983 858	803 594	77	76	1 702 239	900 905	801 334	»
20 377	658 665	192 884	465 781	33	—	—	—	—	»
72 905	1 341 535	465 244	876 291	66	66	—	—	—	»
173 561	7 232 733	4 089 761	3 142 972	515	452	5 148 635	3 076 957	2 071 678	380 000
						294 054			
147 744	2 135 990	783 859	1 352 131	31	31	2 198 146	744 690	1 453 447	»
135 364	5 343 002	2 445 989	2 897 013	126	126	5 024 679	2 330 577	2 694 102	»
149 006	906 921	358 295	548 626	16	46	1 569 034	587 024	982 010	»
432 114	8 385 913	3 588 143	4 797 770	173	203	8 791 859	3 662 300	5 129 559	»
2 133 263	78 930 724	45 770 930	33 271 237	2 936	2 677	73 271 733	41 336 527	31 935 206	1 785 776
	938 609					1 005 858			

Recette brute moyenne des transports (en francs) pa

N° XII.

CHEMINS DE FER.	RÉSULTATS PAR KILOMÈTR				
	Voyageurs.	Bagages.	Équipages et animaux.	Marchandises. Grande vitesse — Messagerie.	Marchandises. Petite vitesse et finances.
État Belge (sa quote-part)	22 566	900	768	4 325	29 274
Dendre et Waes	5 899	68	78	1 437	7 938
Hal à Ath et Tournai vers Lille	4 962	148	44	515	3 818
Tourna à Jurbise	6 093	163	119	708	12 399
Braine-le-Comte à Gand	1 977	29	48	327	5 187
Exploitation de l'État. Moyennes.	17 440	728	580	8 329	22 934
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (période du 1er janv. au 31 juillet 1867)	4 199	204	273	a	a 7 705
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	11 068	253	323	b	b 5 553
Bruges à Blankenberghe	6 918	192	4	710	442
Chimay	1 317	31	57	162	4 693
Gand à Bruges par Eecloo	5 098	39	266	566	1 445
Grand-Central Belge	4 702	212	175	791	12 439
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	4 441	74	58	772	6 520
Manage à Piéton	332	5	0.4	56	6 280
Liége à Maestricht	10 218	449	157	309	8 151
Liégeois-Limbourgeois — Hasselt à Ans et à Liége	4 175	147	171	c	c 6 305
Liégeois-Limbourgeois — Id. à Eindhoven	1 779	72	90	d	d 1 129
Lierre à Turnhout	4 080	92	75	765	2 194
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de Bruxelles à la frontière	7 568	202	516	e	e 23 708
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne Grand-Ducale	2 455	102	333	f	f 15 898
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne de l'Ourthe	3 846	88	27	338	6 908
Pepinster à Spa	—	—	—	—	—
Spa à la frontière Grand-Ducale	—	—	—	—	—
Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, le Liégeois Limbourgeois et Pepinster à Spa et la frontière Grand-Ducale	5 316	195	231	481	12 401
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. — Soc. anon. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	7 358	140	162	945	4 845
Gand à Selzaete-Lokeren	2 922	21	51	150	609
Hainaut-Flandres	5 475	75	66	675	6 488
Lichtervelde à Furnes	3 128	40	56	473	1 619
Tamines à Landen	2 353	38	74	321	3 175
Centre et Baume à Marchienne	2 938	50	42	385	19 009
Réseau de Saint-Ghislain	—	—	—	—	19 342
Réseau du Haut et Bas-Flénu	—	—	—	—	19 222
Moyennes (non compris Saint-Ghislain et le Flénu)	4 680	77	88	587	6 954
Charleroi à la frontière de France	13 428	871	151	1 819	47 868
Liége à Namur et à Givet	12 859	585	213	1 503	26 170
Mons à Haumont	14 107	602	87	821	32 253
Lignes Nord-belges. Moyennes.	13 076	638	190	1 451	30 680
Moyennes générales.	9 745	383	324	1 506	16 229

kilomètre de voie et par train-kilomètre. — Année 1867.

XPLOITÉ.			RÉSULTATS PAR TRAIN-KILOMÈTRE.							
Recettes extraordinaires sans la garantie de l'État.	RECETTES TOTALES.		Voyageurs.	Bagages.	Équipages et animaux.	Marchandises		Recettes extraordinaires sans la garantie de l'État.	RECETTES TOTALES.	
	1867.	1866.				Grande vitesse. — Messageries.	Petite vitesse et finances.		1867.	1866.
1 898	59 851	59 206	»	»	»	»	»	»	»	»
6	15 426	16 880	»	»	»	»	»	»	»	»
25	9 502	8 078	»	»	»	»	»	»	»	»
38	19 520	19 295	»	»	»	»	»	»	»	»
14	7 582	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1 349	46 369	48 348	1,558	0,065	0,053	0,297	2,049	0,121	4,143	3,730
112	12 493	12 665	»	»	»	»	»	»	»	3,192
307	17 504	17 435	1,721	0,039	0,050	*b*	*b* 0,864	0,048	2,722	2,733
599	8 865	7 852	2,276	0,063	»	0,234	0,416	0,197	2,916	2,611
605	6 865	7 161	0,559	0,013	0,024	0,069	1,994	0,257	2,916	3,685
17	7 431	6 757	1,130	0,009	0,059	0,125	0,320	0,004	1,647	1,456
180	18 499	18 513	1,072	0,048	0,040	0,181	2,837	0,041	4,219	4,076
1 382	13 247	13 197	1,024	0,017	0,014	0,178	1,503	0,318	3,054	2,894
»	6 703	7 520	0,150	0,002	»	0,023	2,602	»	2,777	3,293
1 527	20 811	18 057	1,802	0,078	0,028	0,054	1,438	0,269	3,669	3,164
212	11 070	10 696	0,809	0,029	0,036	*c*	*c* 1,022	0,033	1,929	—
30	3 100	3 105								
206	7 412	6 900	1,272	0,029	0,023	0,239	0,684	0,064	2,311	2,301
334	32 413	33 687	0,620	0,024	0,042	*d*	*d* 1,942	0,027	2,655	2,789
5	18 788		1,081	0,045	0,147	*e*	*e* 7,002	0,002	8,277	
4	11 301	9 917	0,796	0,018	0,006	0,070	1,448	»	2,338	1,975
—	35 053	28 528	—	—	—	—	—	—	—	6,390
—	11 766	»	—	—	—	—	—	—	—	—
296	18 920	18 831	0,925	0,034	0,040	0,084	2,158	0,051	3,292	3,132
102	13 552	14 157	1,709	0,032	0,038	0,219	1,125	0,024	3,147	3,301
15	3 768	3 697	1,069	0,008	0,018	0,055	0,223	0,005	1,378	1,315
90	12 869	14 702	0,899	0,012	0,011	0,111	1,066	0,015	2,114	2,452
13	5 338	4 907	1,405	0,022	0,025	0,212	0,727	0,006	2,397	2,194
11	5 970	4 835	0,799	0,012	0,025	0,109	1,078	0,004	2,027	1,667
779	23 213	23 541	0,280	0,004	0,004	0,036	1,805	0,072	2,201	3,800
617	19 959	—	—	—	—	—	5,235	0,167	5,402	—
1 104	20 326	—	—	—	—	—	4,711	0,270	4,981	—
193	12 579	13 338	0,879	0,014	0,017	0,110	1,305	0,036	2,361	2,936
4 765	68 902	70 908	1,168	0,076	0,013	0,158	4,166	0,415	5,996	6,185
1 074	42 404	39 878	1,256	0,057	0,021	0,147	2,556	0,105	4,142	4,064
9 312	56 682	34 109	1,594	0,068	0,010	0,096	3,644	1,052	6,404	4,887
2 498	48 473	43 310	1,266	0,062	0,018	0,140	2,963	0,242	4,691	4,585
775	28 962	29 637	1,251	0,049	0,041	0,193	2,084	0,100	3,718	3,556

N° XIII. **Dépenses d'exploitatio**

CHEMINS DE FER.	DÉPENSES P			
	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiment.	Traction.	Entretien du matériel.
Exploitation de l'État. Totaux et moyennes. . .	657 151	6 454 310	a 10 521 800	a
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1er janvier au 31 juillet, pour l'année 1867)	52 187	305 958	115 671	197 214
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	84 274	121 528	112 182	48 012
Bruges à Blankenberghe	15 121	9 310	25 811	2 759
Chimay	40 613	71 980	55 891	27 305
Gand à Bruges par Eecloo	28 725	65 963	64 039	42 131
Grand-Central Belge	394 597	1 157 894	1 359 661	1 068 208
Manage à Wavre-Piéton.	45 622	66 327	95 605	62 098
Liége à Maestricht.	58 712	105 028	61 329	50 891
Lierre à Turnhout.	57 427	79 575	51 766	42 957
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière.	286 692	746 025	1 183 327	968 388
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne Grand-Ducale	52 956	86 386	231 854	»
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe	39 846	104 881	141 920	158 570
Pepinster à Spa (*A*)	12 483	26 234 116 353	4 634	7 297
Spa à la frontière Grand-Ducale	—	—	—	—
Compagnies diverses. Totaux et moyennes. . .	1 169 255	2 947 089 116 353	3 503 690	2 695 818
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Flandre Occidentale	112 061	242 488	a 385 865	a
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Gand à Selzaete-Lokeren	23 352	58 151	b 11 865	b
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Hainaut et Flandres	78 838	223 407	c 311 900	c
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Lichtervelde à Furnes	23 233	39 930	d 50 898	d
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl. jusqu'au 31 mars 1867. Tamines à Landen	38 102	83 406	e 122 496	e
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Centre et Baume à Marchienne	83 631	169 053	355 091	74 886
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Réseau de Saint-Ghislain	5 532	27 407	f	f
Société générale d'exploitat., à partir du 1er avril 1867. Id. du Haut et Bas-Flénu	18 714	50 230	g	g
Totaux et moyennes. . .	383 463	894 072	1 247 105 +	74 886
Charleroi à la frontière de France	46 644	243 854	180 699	124 020
Liége à Namur et à Givet.	122 852	768 167	501 100	516 905
Mons à Haumont	55 167	92 756	76 083	54 931
Lignes Nord-Belges. Totaux et moyennes. . .	224 663	1 104 777	787 882	695 856
Résultats généraux. . .	2 434 532	11 400 248 116 353	16 030 477 +	3 466 560

(*A*) Non compris les sommes payées au chemin de fer de l'Est français pour les frais d'exploitation du 20 février a

et rapport p. c. en 1867.

VICES.		RAPPORT P. C. DES DÉPENSES PARTIELLES A LA DÉPENSE TOTALE.					RAPPORT P. C. DES DÉPENSES AUX RECETTES.	
Service des transports.	Dépense TOTALE.	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiment.	Traction.	Entretien du matériel.	Service des transports.	1867.	1866.
6 706 856	24 400 117	2,69	26,45	a 43,12	a	27,74	60,7	57,3
106 532	777 562	6,71	39,35	14,88	25,36	13,70	113,1	83,7
139 472	505 468	16,67	24,04	22,20	9,50	27,59	57,8	56,1
13 736	66 737	22,65	13,95	38,68	4,14	20,58	50,2	56,1
85 389	281 178	14,44	25,60	19,88	9,71	30,37	67,1	67,8
75 560	276 417	10,39	23,86	23,17	15,25	27,33	77,5	84,0
1 297 698	5 298 056	7,45	21,85	25,66	20,54	24,50	54,7	55,7
85 958	355 600	12,83	18,63	26,89	17,47	24,18	58,3	65,0
102 678	378 638	15,50	27,74	16,20	13,44	27,12	60,6	64,4
43 140	274 865	20,90	28,95	18,83	15,63	15,69	100,2	99,2
587 445	3 771 877	7,60	19,78	31,38	25,67	15,57	53,1	54,4
105 098	476 294	11,12	18,14	48,68	»	22,06	48,7	
257 991	703 208	5,66	14,92	20,18	22,55	36,69	95,7	»
4 550	55 198 116 353	7,28	15,30 67,81	2,70	4,26	2,65	—	57,6
—	355 458	—	—	—	—	—	—	—
2 905 246	13 221 098 471 811	8,85	22,29	26,50	20,39	21,97	56,8	57,8
211 962	952 366	11,77	25,46	a 40,52	a	22,25	58,1	54,9
41 727	135 095	17,28	43,04	b 8,78	b	30,89	105,4	126,7
272 774	886 919	8,89	25,19	c 35,16	c	30,76	79,2	49,1
21 228	144 289	16,10	27,67	d 41,52	d	14,71	79,5	78,8
85 112	329 106	11,50	25,34	e 37,22	e	25,86	87,5	162,8
301 197	983 858	8,50	17,18	35,09	7,61	30,62	55,0	52,9
f 159 945	192 884	2,87	14,21	f	f	f 82,92	29,3	—
g 396 300	465 244	4,02	10,80	g	g	g 85,18	34,7	—
1 490 235	4 089 761	9,38	21,87	30,50	+ 1,81	36,44	65,6	59,8
188 642	783 859	5,95	31,11	23,05	15,82	24,07	36,7	33,9
536 965	2 445 989	5,03	31,40	20,49	21,13	21,95	45,8	46,4
79 358	358 295	15,40	25,89	21,23	15,33	22,15	39,5	37,4
804 965	3 588 143	6,26	30,79	21,12	19,39	22,44	42,8	41,6
11 967 302	45 299 119 471 811	5,37	25,17	35,39	+ 7,65	26,42	58,1	56,0

décembre 1867. — 116,353 francs pour acompte sur la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861.

Dépenses d'exploitation par services, par kilomèt

N° XIV.

CHEMINS DE FER.	RÉSULTATS PAR KILOMÈT				
	Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiment.	Traction.	Entretien du matériel.	Service des transport
Exploitation de l'État. Moyennes. . .	760	7 448	a 12 143	a	7 309
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (du 1er janvier au 31 juillet en 1867)	948	5 563	2 103	3 586	1 937
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren.	1 685	2 431	2 244	960	2 789
Bruges à Blankenberghe	1 008	621	1 721	184	915
Chimay	665	1 180	916	448	1 400
Gand à Bruges par Eecloo.	509	1 374	1 334	878	1 574
Grand-Central Belge.	753	2 209	2 504	2 079	2 426
Manage-Wavre-Piéton	894	1 301	1 874	1 217	1 686
Liége à Maestricht	1 957	3 501	2 044	1 606	3 423
Lierre à Turnhout	1 552	2 151	1 399	1 161	1 166
Luxembourg (Gde Cie du). — Ligne de Bruxelles à la frontière	1 309	3 407	5 403	4 422	2 682
Luxembourg (Gde Cie du). — Id. Grand-Ducale	1 019	1 661	a 4 459	a	2 021
Luxembourg (Gde Cie du). — Id. de l'Ourthe.	613	1 614	2 184	2 439	3 969
Pepinster à Spa (A)	1 135	2 385 / 10 577	421	663	414
Spa à la frontière Grand-Ducale.	—	—	—	—	—
Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, Pepinster à Spa et à la frontière Grand-Ducale	959	2 270	2 937	2 163	2 425
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Flandre occidentale	926	2 004	a 3 189	a	1 752
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Gand à Selzaete-Lokeren	687	1 710	b 349	b	1 227
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Hainaut et Flandres	906	2 568	c 3 585	c	3 135
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Lichtervelde à Furnes	683	1 175	d 1 762	d	624
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Société anon. d'exploitation jusqu'au 31 mars 1867. — Tamines à Landen	605	1 324	e 1 944	e	1 351
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Centre et Baume à Marchienne.	1 086	2 195	4 612	972	3 912
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Réseau de Saint-Ghislain.	167	831	f	f	f 4 847
Société générale d'exploitation à partir du 1er avril 1867. — Id. du Haut et Bas-Flénu	283	761	g	g	g 6 005
Moyennes (non compris Saint-Ghislain et le Flénu) . .	864	1 962	2 998	+ 180	2 245
Charleroi à la frontière de France	1 504	7 866	5 827	4 001	6 085
Liége à Namur et à Givet	975	6 097	3 977	4 102	4 202
Mons à Haumont.	3 448	5 797	4 755	3 433	4 900
Lignes Nord-Belges. Moyennes. . .	1 299	6 386	4 381	4 022	4 653
Moyennes générales. . .	901	4 220	6 110	+ 1 253	4 390

(A) Voir l'observation (A) du tableau précédent n° XIII.

xploité et par train-kilomètre. — Année 1867.

PLOITÉ.		RÉSULTATS PAR TRAIN-KILOMÈTRE.						
DÉPENSES TOTALES.		Administration centrale et frais généraux.	Voie et bâtiment.	Traction.	Entretien du matériel.	Service des transports.	DÉPENSES TOTALES.	
1867.	1866.						1867.	1866.
28 160	27 699	0,068	0,665	*a* 1,085	*a*	0,698	2,516	2,137
14 137	10 600	—	—	—	—	—	—	2,672
10 109	9 785	0,262	0,378	0,349	0,149	0,434	1,572	1,538
4 449	4 403	0,332	0,204	0,566	0,060	0,301	1,463	1,464
4 609	4 852	0,283	0,501	0,389	0,190	0,595	1,958	2,497
5 759	5 673	0,132	0,305	0,295	0,195	0,349	1,276	1,221
10 111	10 192	0,172	0,504	0,592	0,473	0,565	2,306	2,270
6 972	6 902	0,226	0,328	0,473	0,307	0,426	1,760	1,677
12 621	11 203	0,345	0,617	0,361	0,299	0,603	2,225	1,963
7 429	6 854	0,484	0,670	0,436	0,362	0,364	2,316	2,282
17 223	14 661	0,107	0,279	0,443	0,362	0,220	1,411	1,373
9 160		0,448	0,732	*a* 1,965	*a*	0,890	4,035	
10 819	—	0,127	0,334	0,451	0,505	0,821	2,238	—
5 018 10 577	16 442	—	—	—	—	—	—	3,682
7 563	—	—	—	—	—	—	—	—
10 754	10 887	0,167	0,395	0,511	0,376	0,422	1,871	1,811
7 871	7 771	0,215	0,465	*a* 0,741	*a*	0,406	1,827	1,812
3 973	4 686	0,252	0,625	*b* 0,127	*b*	0,449	1,453	1,666
10 194	7 221	0,149	0,421	*c* 0,589	*c*	0,515	1,674	1,204
4 244	3 867	0,307	0,528	*d* 0,791	*d*	0,280	1,906	1,729
5 224	7 872	0,205	0,450	*e* 0,661	*e*	0,458	1,774	2,715
12 777	11 854	0,103	0,208	0,437	0,092	0,371	1,211	2,012
5 845	—	0,045	0,225	*f*	*f*	*f* 1,312	1,582	—
7 049	—	0,009	0,183	*g*	*g*	*g* 1,472	1,727	—
8 249	7 971	0,162	0,369	0,562 +	0,034	0,421	1,548	1,754
25 283	24 023	0,131	0,684	0,507	0,348	0,530	2,200	2,095
19 413	18 497	0,095	0,595	0,389	0,401	0,416	1,896	1,884
22 393	12 761	0,389	0,655	0,537	0,388	0,561	2,530	1,829
20 741	18 041	0,126	0,618	0,424	0,389	0,450	2,007	1,914
16 823	16 586	0,116	0,542	0,784 +	0,161	0,557	2,160	1,991

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATIO

No XV. **Recettes et dépenses p**

Longueur moyenne exploitée en kilomètres.	1er trimestre 1867	30	5	21
	2e, 3e et 4e trimestre . . .	91	29	66
	DÉSIGNATION.	**Flandre occidentale.**	**Gand à Zelzaete et Lokeren.**	**Hainaut et Flandres.**
Société anonyme d'exploitation. (1er trimestre.)	**RECETTES.**			
	Voyageurs	186 061	12 799	97 259
	Bagages	2 747	143	313
	Équipages et animaux	5 077	376	504
	Messagerie, grande vitesse	26 065	681	6 833
	Marchandises, petite vitesse et finances	137 582	5 018	46 677 93 949
	Recettes extraordinaires	»	»	»
	Garantie de l'État (approximative)	45 000	»	»
	Totaux des recettes	357 532 45 000	19 017	246 303
	DÉPENSES.			
	Traitements et salaires	59 187	5 436	42 132
	Entretien des lignes des bâtiments et du mobilier	25 902	25 297	27 385
	Traction et magasins	36 640	4 822	28 413
	Entretien du matériel	46 255	1 890	43 167
	Frais divers, stations mixtes, télégraphe, avarie, camionnage	19 779	11 605	75 658
	Totaux des dépenses	187 763	49 059	216 955
Société générale d'exploitation. (2e, 3e et 4e trimestre.)	**RECETTES.**			
	Voyageurs	704 290	86 532	379 043
	Bagages	14 185	572	5 739
	Équipages et animaux	14 488	1 351	4 827
	Messagerie, grande vitesse	88 306	4 442	51 972
	Marchandises, petite vitesse	448 583	15 093	423 801
	Recettes extraordinaires	12 381	515	7 862
	Garantie de l'État (approximative)	147 000	»	»
	Totaux des recettes	1 282 239 147 000	109 105	873 244
	DÉPENSES.			
	Administration centrale et frais généraux	52 874	17 916	36 706
	Voies et travaux	216 586	32 854	195 322
	Matériel et ateliers	302 970	5 144	240 320
	Exploitation	192 173	30 122	197 116
	Totaux des dépenses	764 603	86 036	669 964

(A) Recettes et dépenses du 1er trimestre des Compagnies du Centre et Baume à Marchienne, de St-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'EXPLOITATION.

Campagnes exploitées. — Année 1867.

8	13	177	10	8	16	120
26	50	—	58	25	50	395
Lichtervelde à Furnes.	Tamines à Lauden.	Total de la Société anonyme d'exploitation.	Centre et Baume à Marchienne.	Saint-Ghislain.	Haut et Bas-Flénu.	Total de la Société générale d'exploitation.
20 390	22 545	339 084	47 740	»	»	»
276	275	4 254	617	»	»	»
432	1 032	7 721	708	»	»	»
3 095	2 884	39 558	5 173	»	»	»
14 225	37 993	46 677 288 767	310 427	151 408	342 243	»
»	»	»	»	9 574	45 520	»
50 000	»	95 000	»	»	»	»
38 418 50 000	64 729	726 061 95 000	364 665 (A)	160 982 (A)	387 763 (A)	»
8 376	15 817	130 948	60 035	5 532	18 714	»
6 452	18 078	103 314	34 746	b	d	»
8 023	17 039	94 937	84 167	a 35 165	c 110 940	»
5 390	25 331	122 051	74 886	b 17 856	d 46 085	»
836	17 298	125 176	63 181	a	c	»
29 086	93 563	576 426	317 015 (A)	58 553 (A)	175 739 (A)	»
		Décompt^es de mat.				
85 996	125 680	»	178 451	»	»	1 559 998
1 394	1 962	»	3 257	»	»	27 109
1 481	3 656	»	2 575	»	»	28 378
12 968	17 353	»	24 476	»	»	199 517
40 811	162 029	»	1 555 609	486 880	926 387	3 659 793
429	673	106 866	58 419	10 803	27 385	225 333
150 000	»	»	»	»	»	297 000
143 079 150 000	311 353	106 866	1 422 787	497 683	953 772	5 700 128 297 000
14 857	22 285	»	23 596	»	»	168 234
33 478	65 328	»	134 307	27 407	50 230	756 012
46 476	80 116	»	270 924	47 414	67 325	1 060 689
20 392	67 814	»	238 016	50 510	171 950	977 093
115 203	235 543	»	666 843	134 331	289 505	2 962 028

DÉPENSES D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

N° XVI. **Année 1867.**

NATURE DE LA DÉPENSE PAR SERVICE.	Montant de la dépense par article du budget.	Rapport à la dépense totale
SERVICES EN GÉNÉRAL (1).	Francs	p. c.
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	116 000	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	75 300	
Matériel et fournitures de bureau	395 000	
Subside à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration	20 000	
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité	18 707	
RÉGIE (2).	625 007	2,57
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	32 144	0,13
Total	657 151	
VOIES ET TRAVAUX.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	380 000	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	3 153 070	
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	1 997 000	
Travaux d'entretien et d'amélioration, outils et ustensiles, objets divers	924 240	
Total	6 454 310	26,45
TRACTION ET MATÉRIEL.		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	315 000	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois	3 675 000	
Primes d'économie et de régularité	100 000	
Combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois	2 655 000	
Entretien, réparation et renouvellement du matériel	3 776 800	
Total	10 521 800	43,12
TRANSPORTS		
Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	2 485 115	
Salaires des agents payés à la journée ou par mois et des manœuvres	2 174 260	
Frais d'exploitation	1 031 500	
Camionnage	755 000	
Pertes et avaries: indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer	190 000	
Redevances aux Compagnies, pour l'usage de leur matériel	130 981	
Total	6 766 856	27,73
Total général	24 400 117	

(1) Non compris le personnel de l'administration centrale (voir Compte rendu de 1858, p. 38). Il est à remarquer que les sommes reprises dans cette section (services en général), s'appliquent également, en partie du moins, aux services des postes et télégraphes.

(2) Les dépenses de chauffage, de fournitures de bureau, etc., sont prélevées sur les allocations générales de l'administration centrale, depuis que le service de la Régie a été réuni à cette administration.

BÉNÉFICES DES EXPLOITATIONS (SANS LA GARANTIE L'INTÉRÊT DE L'ÉTAT.)

§ XVII. Résultats comparés des années 1867, 1866 et 1865.

CHEMINS DE FER.	Par kilomètre exploité.			Par train-kilomètre.		
	1867.	1866.	1865.	1867.	1866.	1865.
État (réseau exploité par l')	18 209	20 649	25 016	1,627	1,503	2,165
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen. (Les sept premiers pour l'année 1867)	— 1 644	2 065	3 223	—	0,520	0,805
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	7 395	7 650	9 304	1,150	1,202	1,618
Bruges à Blankenberghe	4 416	3 449	5 316	1,453	1,147	1,617
Chimay	2 256	2 309	2 192	0,958	1,188	1,026
Gand à Bruges par Ecloo	1 672	1 084	1 999	0,371	0,234	1,453
Grand-Central Belge	8 388	8 321	7 964	1,913	1,806	1,525
Jonction de l'Est et Manage à Piéton	4 992	6 295	4 246	1,266	1,217	1,030
Liége à Maestricht	8 190	6 195	5 778	1,444	1,201	1,026
Lierre à Turnhout	— 17	57	1 417	— 0,005	0,019	0,469
Luxembourg (Grande Cie du) — Bruxelles à la frontière	15 190	19 026	16 536	1,244	1,416	1,620
Luxembourg (Grande Cie du) — Ligne Grand-Ducale	9 628	—	—	4,242	—	—
Luxembourg (Grande Cie du) — Id. de l'Ourthe	382	—	—	0,100	—	—
Pepinster à Spa	—	12 086	11 138	—	2,708	2,699
Compagnies diverses. Moyennes.	8 166	7 944	8 432	1,421	1,321	1,437
Soc. anon. d'expl., à partir du 1er avril 1867. — Soc. anon. d'expl. jusqu'au 1er mars 1867. — Flandre occidentale	5 681	6 386	3 928	1,320	1,489	0,792
Gand à Selzaete-Lokeren	— 205	— 989	—	— 0,075	— 0,351	—
Hainaut-Flandres	2 675	7 481	7 070	0,440	1,248	1,380
Lichtervelde à Furnes	1 094	1 040	4	0,491	0,465	0,002
Tamines à Landen	746	3 037	—	0,253	— 1,048	—
Centre et Baume à Marchienne	10 436	11 687	10 704	1,990	1,788	1,929
Réseau de Saint-Ghislain	14 114	—	—	3,820	—	—
Réseau du Haut et Bas-Flénu	13 277	—	—	2,254	—	—
Sociétés anon. et gén. d'exploitation (moyennes) non compris le réseau de Saint-Ghislain et du Flénu	4 330	5 367	5 688	0,813	1,182	1,284
Charleroi à la frontière de France	43 619	46 885	47 334	3,796	4,090	3,476
Liége à Namur et à Givet	22 991	21 381	23 185	2,246	2,180	3,140
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain (Mons et Hautmont seulement, en 1867)	34 289	21 348	22 430	3,874	3,058	2,007
Lignes Nord-belges. Moyennes.	27 732	25 269	26 432	2,684	2,671	2,460
Moyennes générales	12 139	13 051	15 057	1,558	1,565	1,889
	Par locomotive-kilomètre.			Par voiture-kilomètre.		
État (réseau exploité par l')	1,5869	1,5748	2,1150	0,1339	0,1066	0,1525

RECETTES, DÉPENSES ET BÉNÉFICES DES EXPLOITATION

N° XVIII. **Recettes et bénéfices comparé**

CHEMINS DE FER.	RECETTES BRUTES PA				
	Voyageurs.	Bagages.	Équipages et animaux.	Marchandises. Grande vitesse — Messagerie.	Marchandises. Petite vitesse et finance.
État Belge. . . . . (sa quote-part).	61,82	2,71	2,19	11,85	80,20
Dendre et Waes. . . . . Id.	16,16	0,19	0,21	3,94	21,75
Hal à Ath et Tournai vers Lille . . . . . Id.	13,60	0,40	0,12	1,41	10,63
Tournai à Jurbise. . . . . Id.	16,70	0,45	0,33	1,94	33,97
Braine-le-Comte à Gand. . . . . Id.	5,41	0,08	0,13	0,90	14,21
État Belge (réseau exploité par l'). (Moyennes). . .	47,78	2,00	1,61	9,12	62,83
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les sept premiers mois en 1867).	11,50	0,56	0,75	a	a 21,11
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	30,32	0,70	0,88	b	b 15,21
Bruges à Blankenberghe	18,96	0,52	0,01	1,95	1,21
Chimay	3,61	0,08	0,16	0,44	12,96
Gand à Bruges par Eeclo	13,97	0,10	0,73	1,55	3,96
Grand-Central Belge	12,88	0,58	0,48	2,17	34,08
Manage à Wavre	12,17	0,20	0,16	2,11	17,57
Manage à Piéton	0,99	0,01	—	0,15	17,21
Liége à Maestricht.	28,00	1,23	0,43	0,84	22,33
Liégeois-Limbourgeois. Hasselt à Ans et à Liége.	11,44	0,40	0,47	c	c 17,44
Liégeois-Limbourgeois. Id. Eindhoven	4,87	0,20	0,24	d	d 3,10
Lierre à Turnhout	11,18	0,25	0,21	2,10	6,01
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de Bruxelles à la frontière.	20,74	0,80	1,41	e	e 64,94
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne Grand-Ducale.	6,73	0,28	0,91	f	f 43,54
Luxembourg (Gde Cie du). Ligne de l'Ourthe.	10,54	0,24	0,07	0,93	19,17
Pepinster à Spa.	—	—	—	—	—
Spa à la frontière Grand-Ducale	—	—	—	—	—
Moyennes (non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht, Liégeois-Limbourgeois, Pepinster à Spa et Spa à la frontière.	14,57	0,54	0,68	1,31	33,97
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Flandre Occidentale.	20,16	0,30	0,44	2,50	13,27
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Gand à Selzaete-Lokeren	8,00	0,06	0,14	0,41	1,67
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Hainaut et Flandres	15,00	0,21	0,18	1,85	17,78
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Lichtervelde à Furnes	8,57	0,14	0,15	1,30	4,43
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Soc. an. d'expl., jusqu'au 1er mars 1867. Tamines à Landen	6,45	0,10	0,20	0,88	8,69
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Centre et Baume à Marchienne	8,05	0,14	0,11	1,06	52,16
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Réseau de Saint-Ghislain	—	—	—	—	52,99
Soc. gén. d'expl., à partir du 1er avril 1867. Id. du Haut et Bas-Flénu	—	—	—	—	52,66
Sociétés an. et gén. d'exploitation. (Moyennes). . .	12,82	0,21	0,24	1,61	19,05
Charleroi à la frontière de France	36,80	2,30	0,41	4,98	131,14
Liége à Namur et à Givet	35,23	1,60	0,58	4,12	71,70
Mons à Hautmont et Saint-Ghislain (En 1867, Mons et Haumont seulement).	38,65	1,65	0,24	0,88	88,36
Lignes Nord-Belges. Moyennes. . .	35,82	1,75	0,52	3,98	83,89
Moyennes générales . .	26,70	1,05	0,89	4,12	44,47

AR JOUR-KILOMÈTRE. — ANNÉE 1867.

es années 1867, 1866 et 1865.

JOUR-KILOMÈTRE.				Dépenses d'exploitation en 1867.	BÉNÉFICES PAR JOUR-KILOMÈTRE, comparés des années			Bénéfices y compris la garantie de l'État pour 1867.
Recettes extraordin. sans la garantie de l'État.	RECETTES TOTALES (non compris la garantie de l'État.							
	1867.	1866.	1865.		1867.	1866.	1865.	
5,20	163,97	162,21	165,58	—	—	—	—	—
0,01	42,86	46,25	41,86	—	—	—	—	—
0,07	26,03	22,13	—	—	—	—	—	—
0,10	53,49	52,86	47,07	—	—	—	—	—
0,04	20,77	—	—	—	—	—	—	—
3,70	127,04	132,46	140,13	77,15	49,89	56,57	68,53	
0,31	34,23	34,70	37,65	38,73	— 4,50	5,66	8,83	—
0,84	47,95	47,77	50,96	27,70	20 25	20,96	25,49	—
1,64	24,29	21,51	27,01	12,19	12,10	9,45	14,57	—
1,66	18,81	19,62	19,12	12,63	6,18	6,33	6,00	—
0,05	20,36	18,51	19,56	15,78	4,58	2,97	5,47	—
0,49	50,68	50,73	53,25	27,70	22,98	22,81	21,82	—
3,78	36,89	36,16	32,37	19,10	13,68	12,64	11,56	23,63
—	18,36	20,60	45,64	34,57	22,44	16,07	15,82	22,15
4,18	67,01	47,66	23,73	—	—	—	1,77	—
0,58	30,33	29,31						
0,08	8,49	8,51	21,14	20,35	— 0,04	0,12	3,88	12,69
0,56	20,31	18,90	86,84	47,18	41,62	38,52	45,31	—
0,91	88,80	84,57		25,09	26,38		—	approximatif.
0,01	51,47		—	29,64	1,32	— 4,14	—	22,40
0,01	30,96	27,17						
—	88,03	101,28	74,30	39,16	48,87	42,91	30,52	—
—	32,24	—	—	—	—	—	—	—
0,81	51,83	51,59	54,67	29,46	22,37	21,76	24,44	
0,28	37,13	38,79	33,28	21,56	15,57	17,50	10,73	approximatif. 19,64
0,04	10,32	10,12	—	10,89	— 0,57	— 2,72	—	—
0,24	35,26	40,28	39,33	27,93	7,33	20,50	19,37	—
0,03	14,62	13,45	14,28	11,63	2,99	2,86	0,01	19,11
0,03	16,35	13,25	—	14,31	2,04	— 8,32	—	—
2,08	63,60	64,49	53,35	35,01	28,59	32,01	27,91	—
1,69	54,68	—	—	16,01	38,67	—	—	—
3,02	55,06	—	—	19,31	36 37	—	—	—
0,53	34,46	36,54	37,98	22,60	11,86	14,70	15,58	
13,05	188,77	194,27	192,36	69,27	119,50	128,46	129,08	—
2,94	116,17	109,26	106,80	53,19	62,98	58,58	61,45	—
25,51	155,29	93,45	97,70	61,35	93,94	58,49	63,52	—
6,84	132,80	118,66	118,05	56,82	75,98	69,23	72,42	
2,12	79,35	81,20	87,55	46,10	33,25	35,76	42,68	

Digitized by Google

RÉSUMÉ DES COMPT

N° XIX.

CHEMINS DE FER.	RECETTES.						
	BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION.			Garantie du minimum d'intérêt.	Recettes diverses.	TOTAL.	Solde antérieur
	Montant brut. 1.	Quote-part à déduire. 2.	Reste net. 3.	4.	5.	6.	7.
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen . . . . . (1).	96 814	74 672	232 142	»	87 671	319 813	222
Anvers à Gand par St-Nicolas (2).	369 754	»	369 754	»	»	369 754	17
Bruges à Blankenberghe. . . .	66 250	»	66 250	»	4 739	70 989	2
Chimay . . . . . (3).	137 622	»	137 622	»	18 898	156 520	— 2
Eccloo à Bruges . . . . . (4).	19 330	»	19 330	»	7 923	27 253	— 657
Eccloo à Gand	83 998	»	83 998	»	»	83 998	
Grand-Central belge. Exploitation commune .(5).	4 395 512	4 389 388	6 124	161 347	113 347	280 818	»
Grand-Central belge. Anvers à Rotterdam . .(6).	»	»	2 055 480	»	51 539	2 107 019	1 7
Grand-Central belge. Est-Belge . . . . .(7).	»	»	1 294 695	»	1 453	1 296 148	30
Grand-Central belge. Entre-Sambre-et-Meuse (8).	»	»	1 035 000	»	14 830	1 049 830	628
Jonction de l'Est (Manage à Wavre).	202 162	»	202 162	157 694	1 559	361 415	— 3
Liégeois-Limbourgeois. . . .(9).	—	—	653 374	»	406 079	1 059 453	2
Liége à Maestricht . . . . (10).	248 001	»	248 001	»	»	248 001	»
Lierre à Turnhout. . . . (11).	— 598	»	— 598	172 000	28 262	199 664	»
Luxemb.(12) Gr^d G^d du: Ligne ancienne . .	3 326 772	»	3 326 772	»	14 331	3 341 103	
Gr^d G^d du: Id. de l'Ourthe .	31 414	»	31 414	507 885	18 023	557 322	3
Gr^d G^d du: Id. Grand-Ducale	523 554	439 660	83 894	»	24 256	108 150	
Pepinster à Spa. . . . . (13).	»	»	214 037	»	»	214 037	»
Compagn. div. Totaux partiels, .	9 440 585	4 903 720	10 059 451	998 926	792 910	11 851 287	33

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

E PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1867.

DÉPENSES.											
Dépenses diverses.	Redevances à d'autres chemins de fer.	OBLIGATIONS.		INTÉRÊTS ET DIVIDENDES AUX ACTIONS.		AMORTISSEMENT OU RACHAT D'ACTIONS.		Prélèvement au profit de l'administration.	Fonds de réserve.	TOTAL.	Solde à nouveau.
		intérêts.	amortissements.	privilégiées	ordinaires	privilégiées	ordinaires.				
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14	15.	16	17.	18.	19.
»	»	448 226	»	»	»	»	»	»	»	448 226	93 769
14 352	»	»	»	141 000	188 000	12 500	»	7 050	20 889	383 791	2 982
»	4 167	55 400	5 000	»	8 015	»	»	»	»	72 582	472
11 417	»	127 215	19 000	»	»	»	»	»	»	157 632	—3 799
30 000	»	103 905	10 500	»	»	»	»	»	»	144 405	—784 713
1 930	»	74 370	6 500	»	»	»	»	»	»	82 809	1 292
201 117	52 517	»	»	»	»	»	»	27 184	»	280 818	»
401 044	572 782	228 335	90 000	»	»	»	761 512	32 853	18 252	2 108 778	»
74 131	269 714	842 874	132 000	7 425	»	»	»	»	»	1 326 144	583
41 716	»	375 050	34 950	274 876	310 000	»	»	»	64 428	1 104 020	373 995
8 884	»	256 375	41 500	»	53 125	»	»	»	»	359 884	1 483
15 674	»	995 260	49 250	»	»	»	»	»	»	1 060 184	1 565
34 130	»	177 375	16 000	»	»	»	»	»	»	227 505	20 496
6 000	»	»	»	»	172 000	»	»	1 726	19 938	199 664	»
251 690	»	1 850 710	148 500	»	437 500	»	»	»	»	2 707 409	
954	»	794 463	56 875	275 000	»	»	»	»	»	1 127 292	62 102
22 826	»	»	»	»	»	»	»	»	»	22 826	
»	»	45 190	9 500	»	136 875	»	»	8 853	13 619	214 037	»
1218 883	899 180	6 381 748	625 575	698 301	1 305 515	12 500	761 512	77 666	137 126	12 118 006	—232 739

N° XIX. (Suite.) **Résumé des comptes Profits**

CHEMINS DE FER.	RECETTES. Bénéfices de l'exploitation. Montant brut. 1.	Quote-part à déduire. 2.	Reste net. 3.	Garantie du minimum d'intérêt. 4.	Recettes diverses. 5.	Total. 6.	Solde antérieur 7.
État Belge . . . . . (14).	15 601 276	4 044 637	11 556 639		184 824	11 741 463	—16 012 5
Mons à Manage (voir Namur à Liége et à Givet).	»	»	672 630	»	»	672 330	»
Dendre et Waes. . . . . (15).	»	»	1 677 799	»	2 533	1 680 332	»
Hal à Ath et Tournay vers Lille.	»	»	418 105	»	»	418 105	— 138 27
Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt. . . . . (16).	»	»	1 040 602	»	8 987	1 049 649	»
Braine-le-Comte à Gand. . (17).	»	»	470 829	»	6 533	477 362	»
Exploit. de l'État. Totaux partiels.	15 601 276	4 044 637	15 816 364	»	202 877	16 019 241	—16 150 7
Centre . . . . . (18).	34 762	»	1 082 981	»	179 672	1 262 653	»
Banne à Marchienne . . (19).	25 200	»	315 540	»	1 063	316 603	»
Flandre occidentale . . . (20).	»	»	800 000	»	15 226	815 226	16 992
Hainaut-Flandres . . . . (21.)	—	—	—	—	—	—	—
Liebtervelde à Furnes	»	»	228 000	»	997	228 997	14 792
Société générale d'exploitation (22).	2 738 100	2 693 793	44 307	297 000	3 423 724	3 765 031	»
Gand à Terneuzen Lokeren à Zelzaete Tamines à Landen (23).	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
Sociétés an. et générale d'exploitation. Totaux partiels . . .	2 797 871	2 693 793	2 470 828	297 000	3 620 682	6 388 510	31 719
Charleroi à la frontière de France (24). Société concessionnaire.	»	»	»	»	»	»	»
Charleroi à la frontière de France (24). Comp. du Nord.	1 352 131	»	1 352 131	»	27 334	1 379 465	»
	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet (25). Société concessionnaire.	»	»	1 000 000	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet (25). Comp. du Nord.	2 907 014	1 000 000	»	»	»	2 925 190	
	»	»	1 907 014	»	18 176	»	»
Mons à Hautmont (26). Société concessionnaire. Sect. franç.	»	»	390 000	»	»	»	»
	»	»	»	»	»	1 170 000	39 501
Mons à Hautmont (26). Id. belge.	»	»	780 000	»	»	»	»
Mons à Hautmont (26). Compagnie du Nord.	567 780	780 000	137 780	»	13 899	151 679	»
Nord-Belge. — Compt. centrale (27).	»	»	»	»	»	»	»
Totaux partiels. Réseau Belge.	4 826 925	1 780 000	5 176 925	»	59 409	5 236 334	39 501
Totaux partiels. Sect. franç. p. m.	»	»	390 000	»	»	390 000	»
Totaux et moyennes des Compagnies de la page précédente. .	9 340 785	4 903 720	10 059 451	998 926	792 910	11 851 287	33 980
Totaux généraux	32 666 657	13 422 150	33 913 568	1 295 926	4 675 878	39 885 372	—16 045 58

et Pertes au 31 décembre 1867.

DÉPENSES.											Solde nouveau
Dépenses diverses.	Redevances à d'autres chemins de fer.	OBLIGATIONS. Intérêts.	OBLIGATIONS. Amortissements.	INTÉRÊTS ET DIVIDENDES AUX ACTIONS. Privilégiées.	INTÉRÊTS ET DIVIDENDES AUX ACTIONS. Ordinaires.	AMORTISSEMENT OU RACHAT D'ACTIONS. Privilégiées.	AMORTISSEMENT OU RACHAT D'ACTIONS. Ordinaires.	Prélèvement au profit de l'administration.	Fonds de réserve.	TOTAL.	
8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16	17.	18.	19
435 178	»	6 763 227	3 822 741	»	»	»	»	»	»	10 991 146	-15 262 201
29 276	»	»	»	292 000	332 394	»	18 750	»	»	672 330	»
50 371	»	358 620	130 000	»	1 151 341	»	»	»	»	1 660 332	»
13 599	»	»	»	390 000	»	30 270	»	»	»	433 809	— 153 981
60 116	»	»	»	375 000	496 603	45 000	25 000	47 930	»	1 049 649	»
12 000	»	312 495	23 500	142 080	»	»	»	»	»	490 075	— 12 713
540 540	»	7 434 342	3 976 241	1 199 080	1 980 248	75 270	43 750	47 930	»	15 297 401	-15 428 895
281 483	»	787 237	45 870	»	100 000	»	»	»	»	1 214 593	121 217
53 853	»	179 003	10 580	»	»	»	»	»	»	243 446	
96 714	»	144 060	19 000	192 500	342 824	»	»	»	34 366	829 464	2 735
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 509	»	»	»	»	200 000	»	8 023	»	436	224 968	18 735
101 270	»	»	»	»	964 477	»	»	94 970	2 594 970	3 755 687	9 344
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
549 842	»	1 110 300	75 450	192 500	1 607 301	»	8 023	94 970	2 629 772	6 268 158	152 071
»	»	»	»	»	282 943	»	31 873	»	»		
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1 370 465	»
8 261	»	a. 782 110	»	»	»	»	271 276	»	»		
»	»	889 500	110 500	»	»	»	»	»	»		
18 184	»	747 840	91 500	»	»	»	»	»	»	2 925 100	»
»	»	b. 748 606	b	»	»	»	319 060	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
7 613	»	319 875	32 000	»	800 000	»	»	»	»	1 159 488	50 013
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3 201	»	c. 121 754	c.	»	»	»	23 724	»	»	151 679	»
»	»	— 175 000	175 000	»	»	»	— 30 703	»	30 703	»	»
37 259	»	3 437 685	400 000	»	1 082 943	»	618 232	»	30 703	2 225 822	50 013
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 000	»
1 218 883	899 180	6 381 748	625 575	698 301	1 305 515	12 500	761 512	77 666	137 126	12 118 006	— 232 739
2 346 524	899 180	18 364 075	5 086 266	2 089 881	5 976 007	87 770	1 431 517	220 566	2 797 601	39 299 387	-15 450 550

Bilans au 31 décembre 1867

N° XX.

CHEMINS DE FER.	Longueur en kilomètres — totale construite.	Longueur en kilomètres — moyenne exploitée.	Compte des dépenses de 1er ét. — Dépenses de construction — totales.	Dépenses de construction — par kilomètre construit.	Matériel, mobilier et outils — Dépenses totales.	Par kilomètre — construit.	Par kilomètre — exploité.
	1	2	3	4	5	6	7
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1)	65	55	18 015 252	277 158	2 794 506	42 992	50 [illegible]
Longueur moyenne exploitée par le Grand central.		58					
Anvers à Gand par Saint-Nicolas (2)	50	50	4 540 706	90 816	609 095	13 382	13 [illegible]
Bruges à Blankenberghe (3)	13	15	1 696 859	130 528	285 903	21 999	19 [illegible]
Chimay (4)	61	61	9 660 364	158 514	1 343 555	22 026	22 [illegible]
Eecloo à Bruges	29	29	5 345 000	184 310	»	18 561	18 [illegible]
Eecloo à Gand	19	19	4 235 629	222 928	800 944		
Grand Central belge. — Exploitation commune (5)	(564)	(579)	4 042 956	(184 408)	8 203 692	47 910	45 [illegible]
Grand Central belge. — Anvers à Rotterdam (6)	118	119	12 107 557	102 606	3 400 000	28 614	28 [illegible]
Grand Central belge. — Id. (7) (Anvers à Hasselt)	76	79	9 810 300	130 549	1 805 409	23 755	23 [illegible]
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt			111 450		»		
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Turnhout à Tilbourg (8)	31	8	3 088 350	99 624	»	»	»
Grand Central belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Herenthals	38	38	4 901 700	128 992	»	»	»
Grand Central belge. — Est-Belge (9)	131	135	26 379 180	201 368	7 262 834	55 441	53 [illegible]
Grand Central belge. — Entre-Sambre-et-Meuse	105	107	25 549 470	243 358	3 554 457	33 852	33 [illegible]
Jonction de l'Est (Manage à Wavre) (10)	41	41	11 350 100	277 051	1 413 000	27 706	27 [illegible]
Manage à Piéton (10 *bis*)	10	10	3 200 000	320 000	»		
Liégeois-Limbourgeois (11)	119	119	34 314 452	288 357	»	»	»
Liége-Maestricht (12)	30	30	7 593 480	253 116	1 108 722	36 957	36 [illegible]
Lierre à Turnhout	37	37	3 954 048	106 866	345 952	9 350	9 [illegible]
Luxembourg G^de Cie du — Ligne ancienne	219	219	72 161 412	329 504	13 717 476	48 301	49 [illegible]
Luxembourg G^de Cie du — Id. Grand-Ducale		52					
Luxembourg G^de Cie du — Id. de l'Ourthe	65	65	19 950 988	306 938			
Id. Embr. Bastogne, canal, propriétés, etc., (13)	—	—	12 233 201	—	—	—	
Pepinster à Spa (14)	12	12	3 083 900	256 909	349 614	29 135	29 [illegible]
Spa à la frontière, ou Jonction Grand-Ducale	55	47	11 402 597	207 320	—	—	—
Compagnies diverses. Totaux et moyennes	1 324	1 385	308 747 131	223 053	47 145 249	35 608	34 [illegible]

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

Résumé de l'actif.

BLISSEMENT.									
Total du compte.	Par kilomètre construit.	Valeurs en portefeuille.	Approvisionnements en magasin.	Ports à recevoir et encaisse dans les stations.	Espèces et valeurs en caisse.	Banquiers débiteurs.	Comptes courants débiteurs.	Solde en pertes.	TOTAL de l'actif.
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
20 809 758	320 150	3 193 125	72 387	»	68 100	»	558 331	»	24 701 701
5 200 891	104 198	38 568	255 841	16 732	275	»	121 552	»	5 642 859
1 982 852	152 527	517 464	7 876	»	1 575	»	405 052	»	2 914 819
11 012 919	180 540	606 050	37 084	»	»	»	1 213 184	3 799	12 873 036
5 345 000	184 310	»	»	»	»	»	200 782	784 713	6 339 495
5 126 573	260 819	»	15 735	»	8 532	»	31 175	»	5 182 015
12 246 648	232 318	39 050	1 724 196	243 437	38 513	982 461	2 984 648	»	18 258 953
15 307 557	131 220	1 347 700	»	»	275	»	2 016 740	»	30 487 981
11 615 709	154 304	»	»	»	»	»	»	»	
111 450		»	»	»	»	»	»	»	111 450
3 088 350	99 624	»	»	»	»	»	»	»	3 088 350
4 901 700	128 992	»	»	»	»	»	»	»	4 901 700
33 642 014	256 809	8 145 402	»	»	2 250	»	1 526 168	»	43 315 843
29 103 927	277 180	811 500	»	»	»	441 405	»	»	30 356 832
12 772 100	311 515	41 287	11 929	»	18 857	232 356	»	1 483	13 078 012
3 200 000	320 000	»	»	»	»	»	»	»	3 200 000
34 314 452	238 357	5 849 500	»	»	»	»	»	»	40 163 952
8 702 202	290 073	»	»	»	»	70 922	450 701	»	9 223 825
4 300 000	116 216	»	»	»	85	70 326	499 543	»	4 869 954
118 063 077	372 640	12 458 950	1 249 306	»	»	1 692 670	2 867 311	»	136 330 804
3 433 604	286 134	633 000	»	»	4 963	»	213 197	»	4 284 764
11 402 597	207 320	»	»	»	»	»	»	»	11 402 597
355 892 380	259 561	33 681 596	3 374 444	260 169	141 434	3 489 540	13 097 384	789 995	410 726 942

Bilans au 31 décembre 1867.

N° XX (*suite*).

CHEMINS DE FER	CONGUEUR en kilomètre. totale construite.	CONGUEUR en kilomètre. moyenne exploitée.	COMPTES DES DÉPENSES DE 1er ÉTAT. Dépenses de construction. totales	Dépenses de construction. par kilomètre construit	Matériel, mobilier et outillage. Dépenses totales	Par kilomètre. construit.	Par kilomètre. exploité.
	1	2	3	4	5	6	7
État Belge (15)	589	579	190 318 301	323 121	57 111 574	96 963	66 178
Mons à Manage (16)	33	33	18 297 500	554 469	»	»	»
Dendre et Waes (17)	108	105	22 000 000	203 704	350	19	19
Hal à Ath et Tournay vers Lille (18)	44	44	13 000 000	295 454	»	»	»
Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt	66	47	12 500 000	189 394	»	»	»
Braine-le-Comte à Gand (19)	58	55	12 000 000	206 897	»	»	»
Exploitation de l'État. Totaux et moyennes	898	863	268 115 801	298 570	57 111 924	63 599	66 178
Centre (20)	58	77	17 130 186	295 348	4 251 877	55 219	55 219
Baume à Marchienne	19		6 240 000	328 421	»		
Flandre occidentale (21)	121	121	13 194 547	109 046	2 077 421	17 169	17 169
Hainaut et Flandres (22)	79	87	28 692 218	363 193	»	»	»
Lichtervelde à Furnes	34	34	4 716 357	438 716	283 643	8 343	8 343
Société générale d'exploitation (23)	»	395	718 788		14 922 540	—	37 779
Gand à Selzaete	15	19			—	—	—
Lokeren à Selzaete	19	15	4 400 000	129 411	»	»	»
Tamines à Landen (24)	72	63	—	—	—	—	—
Soc. an. et gén. d'exploit. Totaux et moyennes	417	416 395	75 092 096	180 077	21 535 481	51 644	51 768
Charleroi à la frontière de France — Société concessionnaire	27	31	11 026 982	408 407	»	»	»
Charleroi à la frontière de France — Compagnie du Nord	—	—	7 720 149	285 931	5 151 493	190 796	166 177
Liége à Namur et Givet — Société concessionnaire	123	126	18 450 000	150 000	»	»	»
Liége à Namur et Givet — Compagnie du Nord	—	—	18 911 081	153 749	8 131 383	66 108	64 535
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain — Société concession^re. — Section française	—	—	5 179 995	—	—	—	—
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain — Société concession^re. — Id. belge	46	—	8 905 541	193 599	2 236 464	48 619	139 779
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain — Compagnie du Nord	—	16	1 158 128	25 176	178 655	3 884	11 166
Nord Belge. Comptabilité centrale	»	»	»	»	»	»	»
Totaux et moyennes — Réseau belge	196	173	66 171 881	337 611	15 697 995	80 092	90 740
Totaux et moyennes — Section franç. p. m.			5 179 995				
Totaux et moyennes des Cies de la page précédente	1 324	1 385	308 747 131	223 953	47 145 249	35 608	34 040
Totaux généraux et moyennes générales	2 835	2 837 395	718 126 909 5 179 995	248 992	141 490 649	49 909	49 875

Résumé de l'actif.

BLISSEMENT. Total du compte.	Par kilomètre construit.	Valeurs en portefeuille.	Approvisionnements en magasin.	Ports à recevoir et encaisse dans les stations.	Espèces et valeurs en caisse.	Banquiers débiteurs.	comptes-courants débiteurs.	Solde en pertes.	TOTAL de l'actif.
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
247 429 875	420 084	14 510 257	»	»	128 313	»	»	16 403 996	278 272 441
18 207 500	554 469	»	»	»	»	»	»	»	18 207 500
22 000 350	203 723	»	»	»	70	33 014	571 941	»	22 005 375
13 000 000	295 454	»	»	»	»	»	189 951	153 981	13 343 932
12 500 000	189 394	»	»	»	282 650	»	»	»	13 082 650
12 000 000	203 897	»	»	»	»	63 019	250 725	12 713	12 326 457
325 227 725	362 109	14 310 257	»	»	711 033	96 033	1 012 617	16 570 690	357 928 355
21 382 063	368 656	13 533 662	83 854	»	19 245	»	2 296 614	»	37 315 438
6 240 000	328 421	»	»	»	»	»	»	»	6 240 000
15 271 968	126 215	58 800	»	»	»	123 865	133 333	»	15 587 966
28 692 218	303 193	»	»	»	»	»	533 962	»	29 226 180
5 000 000	147 059	»	»	»	2 312	130 638	8 077	»	5 141 027
15 641 328	—	21 032 500	1 595 519	»	»	584 113	3 093 325	»	41 946 785
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 400 000	129 411	»	»	»	»	»	50 000	—	4 450 000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
96 627 577	231 721	34 624 962	1 679 373	»	21 557	838 616	6 115 311	»	139 907 396
11 026 982	408 407	»	»	»	»	»	»	»	11 026 982
12 871 642	476 727	»	»	»	»	»	»	»	12 871 642
18 450 000	150 000	»	»	»	»	»	»	»	18 450 000
27 042 464	219 857	»	»	»	»	»	»	»	27 042 464
5 179 905	—	»	»	»	»	713 786	15 091	»	17 050 877
11 142 005	242 218	»	»	»	»	»	»	»	1 336 783
1 336 783	29 090	»	»	»	»	»	»	»	3 653 835
»	»	»	1 596 522	»	297 917	»	1 759 396	»	
91 809 876	417 703	»	1 596 522	»	297 917	713 786	1 774 487	»	91 432 583
5 179 905									
35 892 380	250 501	33 681 706	3 374 444	260 160	141 434	3 489 540	13 007 384	789 995	410 726 942
59 617 558	298 901	82 616 815	6 650 339	260 109	1 171 941	5 137 975	21 999 799	17 360 685	999 995 276
5 179 905									

N° XXI. **Bilans au 31 décembre 1867.**

CHEMINS DE FER	CAPITAL SOCIAL (VALEUR PORTÉE AU BILAN).								
	Amorti.					Restant à amortir.			
	Actions.		Obligations et emprunts.		Total amorti.	Actions ordinaires.		Actions privilégiées.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.		Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (1)	»	»	»	6 000	6 000	13 750	10 312 500	»	»
Anvers à Gand par Saint Nicolas	556	privileg. 278 000	»	»	278 000	9 400	de dividende	8 844	4 422 00
Bruges à Blankenberghe	»	»	33	9 900	9 900	2 000	1 000 000	»	»
Chimay	»	»	520	156 000	156 000	3 800	1 900 000	»	»
Eecloo à Bruges	»	»	73	36 500	36 500	5 400	2 700 000	»	»
Eecloo à Gand	»	»	42	21 000	21 000	2 000	1 000 000	3 000	1 500 00
Grand Central Belge. — Exploitation commune (2)	»	»	»	»	»	»	7 000 000	»	»
Grand Central Belge. — Anvers à Rotterdam (3)	»	»	152 207	152 000 68 522	220 522	50 408	12 602 000	»	»
Grand Central Belge. — Id. (4) (Anvers à Hasselt)	»	»	»	»	»	37 200	de dividende	»	»
Grand Central Belge. — Nord de la Belgique. — Anvers à Hasselt	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central Belge. — Nord de la Belgique. — Turnhout à Tilbourg (5)	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central Belge. — Nord de la Belgique. — Louvain à Herenthals	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Grand Central Belge. — Est Belge (6)	»	»	1 258	571 800	571 800	40 200	20 130 000	330	165 00
Grand Central Belge. — Entre Sambre et Meuse (7)	»	»	434	434 000	434 000	31 000	15 500 000	19 991	4 997 75
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	»	»	331 130	331 000 65 000	396 000	42 500	5 312 500	»	»
Manage à Picton	»	»	»	»	»	2 400	1 200 000	»	»
Liégeois-Limbourgeois	»	»	325	97 510	97 510	40 400	20 200 000	»	»
Liége à Maestricht	»	»	207	58 734	58 734	10 000	5 000 000	»	»
Lierre à Turnhout	»	»	»	»	»	8 000	4 300 000	»	»
Luxembourg (Grande Cie du) (8)	»	»	3 610 1 090	361 000 545 000	906 000	100 000	50 000 000	11 000	5 500 00
Pepinster à Spa	»	»	1 508 113	144 641 56 500	201 141	7 300	1 825 000	»	»
Spa à la frontière ou jonction Grand-Ducale (9)	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Compagnies diverses. Totaux partiels	556	privileg. 278 000	9 893	3 115 107	3 393 107	406 418	159 982 000	43 165	16 584 75

V. *B.* Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

Résumé du Passif.

Obligations et emprunts. Nombre.	Obligations et emprunts. Montant.	Total restant à amortir.	Fonds de réserve.	Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser.	Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser	Banquiers créditeurs.	Comptes courants créditeurs.	Prélèvement pour réfection de la voie et du matériel.	Solde et bénéfices.	Total du passif.
10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
11 500 5 805	10 494 000 3 193 125	23 999 625	15 885	»	1 883	»	554 916	29 623	93 769	24 701 701
250	250 000	4 672 000	358 176	»	264 123	»	70 560	»	»	5 642 859
5 885	1 705 500	2 705 500	»	31 937	10 563	»	156 447	»	472	2 914 819
34 896	10 468 800	12 368 800	»	128 321	»	224	219 691	»	»	12 873 036
6 927	3 463 500	6 163 500	»	56 558	»	»	82 987	»	»	6 339 495
4 958	2 479 000	4 979 000	»	50 165	»	»	130 558	»	1 292	5 182 015
»	1 000 000	8 000 000	»	»	»	31 250	10 225 703	»	»	18 256 953
778 14 380 $\frac{17}{20}$ 32 701	778 000 4 314 255 9 810 300	27 504 555	64 242	160 179	809 929	628 493	753 137	346 924	»	30 487 981
371 $\frac{1}{2}$	111 450	111 450	»	»	»	»	»	»	»	111 450
10 294 $\frac{1}{2}$	3 088 350	3 088 350	»	»	»	»	»	»	»	3 088 350
16 339	4 901 700	4 901 700	»	»	»	»	»	»	»	4 901 700
63 231	20 517 200	40 812 200	»	322 296	7 425	1 375 310	226 229	»	583	43 315 843
4 619 3 837	4 619 000 3 837 000	28 953 750	»	»	155 000	»	440 087	»	373 995	30 356 832
4 169 5 870	7 104 000	12 416 500	»	23 635	67 031	»	154 846	20 000	»	13 078 012
4 000	2 000 000	3 200 000	»	»	»	»	»	»	»	3 200 000
48 437	19 767 942	39 967 942	»	»	»	»	98 500	»	»	40 163 952
11 793	3 346 146	8 346 146	»	117 333	»	545 363	135 753	»	20 496	9 223 825
»	»	4 300 000	370 348	191 880	»	»	7 726	»	»	4 869 954
109 782 118 910	10 978 200 59 455 000	125 933 200	165 000	999 247	473 417	»	7 701 838	»	62 102	136 330 804
392 3 887	98 000 1 943 500	3 866 500	»	40 245	143 191	»	33 687	»	»	4 284 764
»	11 003 327	11 003 327	»	»	»	»	309 270	»	»	11 402 597
523 812 $\frac{17}{20}$	200 727 295	377 294 045	973 651	2 121 796	1 932 562	2 580 640	21 481 885	396 547	552 709	410 726 942

N° XXI (*suite*).

CHEMINS DE FER.	CAPITAL SOCIAL (VALEUR PORTÉE								
	Amorti.					Restant			
	Actions.		Obligations et emprunt.			Actions ordinaires.		Actions privilégiées.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.	Total amorti.	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
État Belge (10)	»	»	»	65 523 914	65 523 914	»	»	»	»
Mons à Manage (11)	118	ordin. 59 000	»	»	59 000	26 477	13 238 500	10 000	5 000 0
Dendre et Waes	»	»	1 121	1 121 000	1 121 000	30 000	15 000 000	»	»
Hal à Ath et Tournai vers Lille	60	privilég. 30 000	»	»	30 000	26 000	de dividende.	25 940	12 970 0
Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt (12)	280	privilég. 140,000	»	»	140 000	24 621	Idem.	24 720	12 360 0
Braine-le-Comte à Gand	379	dividende. »	47	13 536	13 536	6 000	3 000 000	6 000	3 000 0
Exploit de l'État. Totaux partiels	837	229 000	1 168	66 658 450	66 887 450	113 098	31 238 500	66 660	33 330 0
Centre	»	»	985	272 180	272 180	11,000	5 500 000	11 000	5 500 0
Baume à Marchienne	»	»	135	36 450	36 450	6 000	3 000 000	»	»
Flandre occidentale (13)	»	»	415	103 750	103 750	26 757	8 121 819	14 000	3 500 0
Hainaut et Flandres (14)	»	»	521 139	151 090 35 445	186 535	45 500	13 650 000	»	»
Lichtervelde à Furnes	16	ordin. 8 000	»	»	8 000	9 984	4 992 000	»	»
Société générale d'exploitation (15)	»	»	»	»	»	70 000	35 000 000	»	»
Gand à Selzaete	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lokeren à Selzaete	»	»	»	»	»	4 000	2 000 000	»	»
Tamines à Landen	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soc. an. et gén. d'expl. Totaux partiels.	16	8 000	2 195	598 915	606 915	173 241	72 263 819	25 000	9 000 0
Charleroi à la frontière de France. — Soc. concession.	713	ordin. 356 500	2 000	2 000 000	2 356 500	16 705	8 670 482	»	»
Charleroi à la frontière de France. — Cie du Nord	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet. — Société conces.	»	»	2 420 1 174	726 000 342 196	726 000 342 196	»	»	»	»
Liége à Namur et Givet. — Cie du Nord.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Société. conces.	»	»	524	151 960	151 960	20,000	10 000 000	»	»
Mons à Haumont et à Saint-Ghislain. — Cie du Nord.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord-Belge. Comptabilité centrale	»	»	1 652	483 916	483 916	»	»	»	»
Totaux partiels.	713	356 500	7 770	3 704 072	4 060 572	36 705	18 670 482	»	»
Totaux des Compagnies de la page précédente.	556	278 000	9 893	3 115 107	3 393 107	406 418	159 982 000	43 165	16 584 7
Totaux généraux.	2 122	871 500	21 026	74 076 544	74 948 044	729 462	282 154 801	134 825	58 914 7

Résumé du passif.

AU BILAN).										
à amortir.			Fonds de réserve.	Coupons d'intérêts et obligations à payer ou à rembourser.	Intérêts, dividendes et actions à payer ou à rembourser.	Banquiers Créditeurs.	Comptes courants Créditeurs.	Prélèvement pour réfection de la voie et du matériel.	Solde en bénéfices.	Total du passif.
Obligations et emprunts.		Total restant à amortir.								
Nombre.	Montant.									
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
»	197 062 434	197 062 434	»	1 141 797	»	14 544 296	»	»	»	278 272 441
»	»	18 238 500	»	»	»	»	»	»	»	18 297 500
5 879	5 879 000	20 879 000	»	»	604 202	»	1 173	»	»	22 605 375
»	»	12 970 000	»	»	225 270	118 577	85	»	»	13 343 932
»	»	12 360 000	»	»	464 720	»	117 930	»	»	13 082 650
20 786	5 986 464	11 986 464	»	179 748	142 080	»	4 629	»	»	12 326 457
26 665	208 927 898	273 496 398	»	1 321 545	1 436 272	14 662 873	123 817	»	»	357 928 355
emp. 78 373	700 000 20 967 820	32 667 820	»	»	»	»	4 154 221	»	221 217	37 315 438
11 865	3 203 550	6 203 550	»	»	»	»	»	»	»	6 240 000
9 585	2 306 250	14 018 069	879 260	»	175 593	»	118 742	289 797	2 755	15 587 966
37 583 9 343	10 899 070 2 382 465	26 931 535	»	15 345	»	»	2 092 765	»	»	29 226 180
»	»	4 992 000	851	»	111 055	»	10 366	»	18 755	5 141 027
»	»	35 000 000	94 970	»	964 477	»	5 783 360	94 634	9 344	41 946 785
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8 000	2 400 000	4 400 000	»	50 000	»	»	»	»	»	4 450 000
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
154 749	42 949 155	124 212 974	975 081	65 345	1 251 125	»	12 159 454	384 431	252 071	139 907 396
»	»	8 670 482	»	»	»	»	»	»	»	11 026 982
44 450	13 020 625	13 020 625	»	»	»	»	»	»	»	13 020 625
59 080	17 724 000	17 724 000	»	»	»	»	»	»	»	18 450 000
49 673	14 478 608	14 478 608	»	»	»	»	»	»	»	14 820 804
44 450	13 020 625	13 020 625	»	»	»	»	»	»	»	13 020 625
21 276	6 170 040	16 170 040	»	225 313	437 440	2 977	13 135	»	50 012	17 050 877
11 100	3 251 495	3 251 495	»	»	»	»	»	»	»	3 251 495
— 1 652	— 483 916	— 483 916	79 361	»	»	»	711 814	»	»	791 175
228 377	67 181 477	85 851 959	79 361	225 313	437 440	2 977	724 949	»	50 012	91 432 583
523 812 $\frac{17}{20}$	200 727 295	377 294 045	973 651	2 121 796	1 932 562	2 580 640	21 481 885	396 547	552 709	410 726 942
933 603 $\frac{17}{20}$	519 785 825	860 855 376	2 028 093	3 733 909	5 057 399	17 246 490	34 490 105	780 978	854 792	999 995 276

N° XXII. Intérêts et dividendes payés et derniers cours des titres

CHEMINS DE FER.	TITRES CRÉÉS. Désignation.	Intérêt p. c.	Valeur nominale par titre.	nombre d'actions.	nombre d'obligations.	VALEUR des actions
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen	Actions primitives	»	750	13 750	—	10 312 500
	Oblig. de priorité 1e émis.	4 1/2	diverses	—	11 500	—
	Id. 2e id.	5	Id.	—		—
	Id. 3e id.	5	Id.	—	5 805	—
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	Actions privilégiées	3	500	9 400	—	4 700 000
	Id. de dividende	—		9 400	—	—
	Obligations ordinaires	5	1 000	—	250	—
Bruges à Blankenberghe et à Heyst	Actions ordinaires	—	500	2 000	—	1 000 000
	Oblig. ord. 1e et 2e série.	3	500	—	5 718	—
Chimay	Actions ordinaires	—	500	3 800	—	1 900 000
	Oblig. de diverses séries.	3	500	—	35 416	—
Eecloo à Bruges	Actions ordinaires	—	500	5 400	—	2 700 000
	Oblig. id.	3	500	—	7 000	—
Eecloo à Gand	Actions privilégiées	5	500	3 000	—	1 500 000
	Id. de dividende	—	500	2 000	—	1 000 000
	Oblig. ord. 1e et 2e série.	3	500	—	5 000	—
Grand Central Belge — Exploitation commune	—	—	—	—	—	7 000 000
Grand Central Belge — Anvers à Rotterdam (1)	Actions ordinaires	—	250	50 408	—	12 602 000
	Oblig. id.	5	1 000	—	930	—
	Id. id. (270)	3	500	—	14 587 17/30	—
Grand Central Belge — Id. (Anvers à Hasselt)	Id. id.	3	500	—	32 701	—
	Actions de dividende	—		37 200	—	—
Grand Central Belge — Nord de la Belgique — Anvers à Hasselt	Obligations ordinaires	3	500	—	371 1/2	—
Grand Central Belge — Nord de la Belgique — Turnhout à Tilbourg	Idem	3	500	—	10 294 1/2	—
Grand Central Belge — Nord de la Belgique — Louvain à Hérenthals	Idem	3	500	—	16 339	—
Grand Central Belge — Est-Belge	Act. garant. Char.-Louv.	4 1/2	500	330	—	165 000
	Id. ordin. Est-Belge	—	500	40 260	—	20 130 000
	Oblig. Charleroi-Louv.	5	500	—	768	—
	Id. id.	4 1/2	1 000	—	963	—
	Id. id.	4	500	—	4 573	—
	Oblig. des 1e, 2e et 3e série	3	500	—	58 185	—
Grand Central Belge — Entre-Sambre-et-Meuse	Actions primitives	—	500	31 000	—	15 500 000
	Id. privilégiées	5 1/2	250	19 991	—	4 997 750
	Oblig. emprunt garanti.	4	1 000	—	5 000	
	Id. remboursées au pair.	4 1/2	1 000	—	3 890	
Jonction de l'Est (Manage à Wavre)	Actions	—	125	42 500	—	5 312 500
	Emprunt 1852, oblig.	4	1 000		4 500	—
	Emp. 1858 et 1863, oblig.	3	500	—	6 000	—
Manage à Piéton	Actions ordinaires	—	500	2 400	—	1 200 000
	Oblig. idem	3	500	—	4 000	—
Liégeois-Limbourgeois	Actions	—	500	40 400	—	20 200 000
	Obligations ordinaires	3	500	—	17 286	—
	Id. (nouvelles)	4	625	—	31 476	—
Liége à Maestricht	Actions	—	500	10 000	—	5 000 000
	Obligations	3	500	—	12 000	—
Lierre à Turnhout	Actions	—	500	8 600	—	4 300 000
Luxembourg (Grande Cie du)	Actions ordinaires	—	500	100 000	—	50 000 000
	Id. privilégiées	5	600	11 000	—	6 600 000
	Obligations	4	125	—	113 392	—
	Oblig. de 4 émissions	4	625	—	120 000	—
Pepinster à Spa	Actions	—	250	7 300	—	1 825 000
	Obligations	5	250	—	1 900	—
	Idem	3	500	—	4 000	—
	Compagnies diverses, totaux partiels			450 139	533 845 17/30	177 944 750

en 1865, 1866, 1867 et 1868.

OMINALE (EN FRANCS).		INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAYÉS.						Derniers cours			
des	Totale au 31 décembre 1867.	par titre en			p. c. de la valeur nominale en			en			
bligations.		1865.	1866.	1867.	1865.	1866.	1867.	1865.	1866.	1867.	1868.
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 750 000	24 187 500	divers	divers	divers	4,50	4,50	4,50	—	—	—	—
3 750 000		id.	id.	id.	5,00	5,00	5,00	—	—	—	—
3 375 000		—	—	id.	—	—	5,00	—	—	—	—
—		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	322	316, »	301, »	309, »
—	4 950 000	27,00	20,00	20,00	5,40	4,00	4,00	400	305, »	290, »	275, »
250 000		—	—	50,00	—	5,00	5,00	—	—	—	—
—		14,00		5,00	2,80		1,00	230	210, »	225, »	260, »
2 850 000	3 859 000	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	292	285, »	260, »	270, »
—					—	—	—	320	370, »	204, »	375, »
17 708 000	19 608 000	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	270	260, »	247, »	271, »
—					—	—	—	—	—	—	—
3 500 000	6 200 000	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00		265, »	225, »	230, »
—		—	—	—	—	—	—	470	—	—	—
—	5 000 000				—	—	—	—	—	—	—
2 500 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	300	275, »	250, »	245, »
1 000 000	8 000 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—		14,00	(1) 4,00	14,00	5,60	5,60	5,60	245	212, »	224, »	265, »
930 000		50,00	50,00	50,00	5,00	5,00	5,00	»	»	»	»
7 293 925	37 176 425	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	277	262,50	255, »	281, »
16 350 500		15,00	15,00	15,00		3,00	3,00				
—		1,50	1,50	1,50	—	—	—	—	—	—	—
185 750											
5 147 250	13 502 500	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	278	260, »	252, »	278, »
8 169 500											
		22,50	22,50	22,50	4,50	4,50	4,50	—	—	—	—
—		10,00	—	—	2,00		—	330	230, »	160, »	190, »
—		25,00	25,00	25,00	5,00	5,00	5,00	—	—	—	—
384 000	53 021 000	45,00	45,00	45,00	4,50	4,50	4,50	850	850, »	850, »	850, »
953 000		20,00	20,00	20,00	4,00	4,00	4,00	—	—	—	—
2 286 500		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	280	260, »	255, »	274,50
29 092 500											
		10,00	10,00	10,00	2,00	2,00	2,00	210	150, »	160, »	175, »
—		13,75	13,75	13,75	5,50	5,50	5,50	225	210, »	210, »	225, »
—	29 387 750	40,00	40,00	40,00	4,00	4,00	4,00	800	750, »	720, »	797,50
5 000 000		45,00	45,00	45,00	4,50	4,50	4,50	—	—		—
3 890 000											
		1,25	1,50	1,25	1,00	1,20	1,00	—			47, »
—		40,00	40,00	40,00	4,00	4,00	4,00	—	—	—	785, »
4 500 000	12 812 500	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	261	250, »	248, »	262,50
3 000 000											
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 000 000	3 200 000	—	15,00	15,00	—	3,00	3,00	—	270, »	260, »	260, »
—		—	—	—	—	—	—	—	75, »	74,50	74, »
8 643 000	48 515 500	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	265	250, »	240, »	240, »
19 672 500		25,00	25,00	25,00	4,00	4,00	4,00	455	369, »	195,50	362,50
—	11 000 000	—	—	—	—		—	—	250, »	250, »	250, »
6 000 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	294	278, »	270, »	281, »
—	4 300 000	20,00	20,00	20,00	4,00	4,00	4,00	300	340, »	300, »	325, »
—		17,50	15,00	4,375	3,50	3,00	0,81	400	285, »	225, »	270, »
—	145 774 000	17,50	20,00	25,00	5,00	5,00	5,00	460	450, »	—	425, »
14 174 000		5,00	5,00	5,00	4,00	4,00	4,00	—	—	—	—
75 000 000		25,00	25,00	25,00	4,00	4,00	4,00	471	440, »	418,75	452, »
—		12,50	12,50	18,75	5,00	5,00	7,50	270	280, »	320, »	475, »
475 000	4 300 000	12,50	12,50	12,50	5,00	5,00	5,00	—	—	—	—
2 000 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	280	265, »	275, »	300, »
56 849 425	434 794 175										

Intérêts et dividendes payés et dernière cour

N° XXII. (*suite*).

CHEMIN DE FER.	TITRES CRÉÉS. Désignation.	Intérêt p. c.	Valeur nominale par titre.	Nombre d'actions.	Nombre d'obligations.	VALEU des actions
État belge (2)	Emprunts divers et dettes	3, 4 et 4 1/2	.	—	—	—
	Ressources ordinaires	—	—		—	51 943 50
	Villes de Bruxelles, de Gand, etc.	—	—	—	—	391 1[illegible]
Mons à Manage (3)	Act. primitives (amortissables)	—	500	(3) 26 565	—	13 297 [illegible]
	Act. privilégiées	6	500	10 000	—	5 0[illegible]
Dendre et Waes	Actions ordinaires.	—	500	30 000		15 000 00
	Obligations	5	1 000	—	7 000	—
Hal à Ath et Tournay vers Lille	Actions privilégiées	3	500	26 000	—	13 000 00
	Id. de dividende.	—	—	26 000	—	—
Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt	Actions privilégiées	3	500	25 000	—	12 500 00
	Id. de dividende.	—	—	25 000	—	—
Braine-le-Comte à Gand	Actions privilégiées	5	500	6 000	—	3 000 00
	Id. ordinaires	—	500	6 000	—	3 000 00
	Obligations	3	500	—	20 833	—
Chemins de fer exploités par l'Etat.	Totaux partiels.			180 595	27 833	117 132 25
Centre	Actions ordinaires	—	500	11 000	—	5 500 00
	Id. privilégiées	—	500	11 000	—	5 500 00
	Emprunt	6	—	—	—	—
	Oblig. de sept séries	3	500	—	79 358	—
Baume à Marchienne	Actions ordinaires.	—	500	6 000	—	3 000 00
	Obligations privilégiées.	3	500	—	12 000	—
Flandre occidentale (4)	Actions primitives.	—	500	26 757	—	13 378 50
	Id. privilégiées	5 1/2	250	14 000	—	3 500 00
	Oblig. privilégiées	3	500	—	10 000	—
	Id. 2e émis. (277-50)	3	500	—	(4) 6 000	—
Hainaut et Flandres (5)	Actions	—	300	45 500	—	13 650 00
	Oblig. aux porteurs d'actions, 3e série	2 1/2	200	—	(5) 45 500	—
	Oblig. 1re série (290)	3	500	—	47 586	—
	Oblig. 2e id.	3	500	—	(5) 41 214	—
Lichtervelde à Furnes	Actions ordinaires	—	500	10 000	—	5 000 00
Société générale d'exploitation.	Actions (47073 émises.)	—	500	70 000	—	35 000 00
Lokeren à Selzaete	Actions	—	500	4 000	—	2 000 00
	Obligations	3	500	—	8 000	—
Gand à Terneuzen (6)	Actions	—	500	5 000	—	2 500 00
	Obligations	3	500	—	8 500	—
Tamines à Landen (7)	Actions	—	500	24 901	—	12 450 50
	Obligations (250 et 280)	3	500	—	(7) 45 945	—
Sociétés an. et gén. d'exploitation (non compris les chemins de fer industriels de St-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu).	Totaux partiels.			228 158	304 103	101 470 00
Charleroi à la frontière de France.	Société concessionnaire.	Actions ordinaires.	—	500	17 418	—	8 709 00
	Comp. du Nord.	Obligat. id.	5	1 000	—	2 000	—
		Id. Nord-Belges (295).	3	500	—	44 450	—
Liége à Namur et à Givet.	Société concessionnaire.	Oblig. ordinaires (300).	3	500	—	61 500	—
		Id. id. (295).	3	500	—	50 847	—
	Comp. du Nord.	Id. Nord-Belges (295).	3	500	—	44 450	—
Mons à Hautmont et à St-Ghislain (8).	Société concessionnaire	Actions ordinaires.	—	500	20 000	—	10 000 00
		Oblig. id.	3	500	—	21 800	—
	Comp. du Nord.	Id. Nord-Belges (295).	3	500	—	11 100	—
Lignes Nord-Belges.	Totaux partiels.				37 418	236 147	18 709 00
Report des Compagnies de la page précédente.	Id.				450 139	533 845 17/20	177 944 75
Chemins de fer en exploitation en Belgique (non compris les chemins de fer industriels).	Totaux généraux.				896 310	1 101 928	415 265 00

les titres en 1865, 1866, 1867 et 1868.

NOMINALE (EN FRANCS). des obligations.	Totale au 31 décembre 1867.	INTÉRÊTS ET DIVIDENDES PAYÉS. par titre en 1865.	1866.	1867.	p. c. de la valeur nominale en 1865.	1866.	1867.	DERNIERS COURS en 1865.	1866.	1867.	1868.
152 382 102		—	—	—	—	—		—	—	—	—
—	204 716 883	p.c.du c.moyen utilisé (2)			6,990	5,371	4,841	—	—	—	—
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	18 297 500	13.20	12.50	12.50	2,64	2.50	2,50	235	242. »	251. »	258. »
—		29.20	29.20	29.20	5.84	5.84	5.84	500	475. »	470. »	502. »
—	22 000 000	36.40	41.00	36.50	7.28	8.20	7.30	610	600. »	700. »	735. »
7 000 000		50.00	50.00	50.00	5,00	5,00	5,00	1 004	1 004. »	1 009. »	1 014. »
—	13 000 000	—	15.00	15,00	—	3.00	3.00	264	257,50	230. »	286. »
—		—	—	—	—	—	—	142	86. »	95. »	110. »
—	12 500 000	15,00	15.00	15,00	3,00	3,00	3,00	295	280. »	285. »	305. »
—		17, 62	20.10	19,85	3,52	4,02	3,97	295	268. »	283. »	293. »
—	16 416 500	—	—	—	5,00	5,00	5,00	—	475. »	475. »	450. »
—		—	—	—	5,00	5,00	5,00	—	450. »	450. »	375. »
10 416 500		15,00	15 00	15,00	3,00	3,00	3,00	275	290. »	285. »	285. »
169 798 602	286 930 883										
—		—	—	10,00	—	—	2,00	170	—	295. »	—
—	51 379 000	—	—	—	—	—	—	—	315. »	225. »	285. »
700 000		6 p.c.	6 p.c.	6, p.c.	6,00	6,00	6,00	—	—	—	—
39 679 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	265	259,50	243. »	246. »
—	9 000 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 000 000		15, 00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	278	277. »	283. »	295. »
—		10,93 3/4	11,56 1/4	12,81 1/4	2,19	2,313	2,563	170	150. »	150. »	150. »
—		13,75	13,75	13,75	5,50	5,50	5,50	245	225. »	220. »	225. »
5 000 000	24 878 500	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	310	305. »	301. »	312. »
3 000 000		15, 00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	—	283,50	245. »	270. »
—		—	—	—	—	—	—	303	266. »	256,50	279. »
9 100 000		—	—	—	2,50	2,50	2,50	—	—	—	77,25
23 793 000	67 150 000	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	259	242. »	212,50	237. »
20 607 000		—	—	15,00	—	—	3,00	—	—	—	—
—	5 000 000	20,00	20,00	20,00	4,00	4,00	4,00	313	320. »	332. »	368. »
—	35 000 000	—	—	—	—	—	7,00	—	—	—	561. »
—		—	—	—	—	—	—	495	450. »	—	
4 000 000	6 000 000	—	—	15,00	—	—	3,00	285	275. »	240. »	230. »
—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 250 000	6 750 000	—	—	—	—	—	—	—	285. »	260. »	260. »
—		25,00	—	—	5,00	—	—	—	40. »	32. »	31. »
22 972 500	35 423 000	—	—	—	3,00	3,00	3,00	—	235. »	150. »	234. »
139 101 500	240 580 500										
—		16,875	16,875	16,875	3,375	3,375	3,375		—	—	—
2 000 000	32 934 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 225 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	304	301,50	303. »	316,50
30 750 000		15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	313	308,50	312,75	317,50
25 423 500	78 398 500	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	311	306,50	310,50	315,50
22 225 000		15,00	15,00	15 00	3,00	3,00	3,00	304	301,50	303. »	316,50
—		40,00	40,00	40,00	8,00	8,00	8,00	789	780. »	795. »	835. »
10 900 000	26 450 000	15,00	15,00	15,00	3,00	3,00	3,00	312	312. »	310. »	318. »
5 550 000		15,00	15,00	15 00	3,00	3,00	3,00	304	301,50	303. »	316,50
119 073 500	137 782 500										
256 849 425	434 794 175										
684 823 027	11 00 088 058										

Relevé récapitulatif du capital social affecté, au 31 décembre 1867, aux chemins de fer concédés en Belgique.

N° XXIIbis.

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.	NOMBRE d'actions.	NOMBRE d'obligations.	VALEUR NOMINALE des actions.	VALEUR NOMINALE des obligations.	VALEUR NOMINALE totale.
Anvers à Tournai vers Douai	38 020	55 000	19 010 000	27 500 000	46 510 000
Bassins houillers du Hainaut (1)	60 000	—	20 000 000	—	30 000 000
Braine-le-Comte à Courtrai	21 000	34 000	10 500 000	17 000 000	31 500 000
	pr. 4 000	—	4 000 000	—	
Eecloo à Anvers	7 800	15 625	3 900 000	7 812 500	11 712 000
Franco-Belge-Prussien	90 000	180 000	45 000 000	90 000 000	125 000 000
Gembloux à la Meuse	21 000	42 000	10 500 000	21 000 000	31 500 000
Haut et Bas-Flenu. (2) Act. de capital.	4 000	—	4 000 000	—	4 000 000
Haut et Bas-Flenu. (2) Id. rembours.	4 000	—	de dividende	—	—
Hesbaye et Condroz	24 000	48 000	12 000 000	24 000 000	36 000 000
Jonction Grand-Ducale (3)	—	43 400	—	21 700 000	21 700 000
Nord de la Belgique (4)	—	—	—	—	—
Ostende à Armentieres (5)	16 000	32 000	8 000 000	16 000 000	24 000 000
Ouest de la Belgique (6)	45 000	pr. 50 000	22 500 000	25 000 000	62 500 000
	—	30 000	—	15 000 000	
Soc. Belge de chemins de fer (7)	20 000	—	10 000 000	—	10 000 000
Soc. an. d'entreprises de chemins de fer, routes et canaux (7)	20 000	—	10 000 000	—	10 000 000
Soc. an. d'exploitation de chemins de fer (8)	50 000	—	25 000 000	—	25 000 000
Soc. an. pour la construction de chemins de fer vicinaux (9)	10 000	—	5 000 000	—	5 000 000
Tirlemont à Diest	6 000	12 000	3 000 000	6 000 000	9 000 000
Concessions accordées. Totaux	440 820	542 025	212 410 000	271 012 500	483 422 500
Chemins divers en exploitation	450 139	533 845 $\frac{17}{20}$	177 944 750	256 849 425	434 794 175
Soc. gén. d'exploitation et lignes exploitées (non compris les chemins de fer industriels)	228 158	304 103	101 479 000	139 101 500	240 580 500
Lignes Nord-Belges	37 418	236 147	18 709 000	119 073 500	137 782 500
Lignes des Compagnies exploitées par l'Etat	180 595	27 833	64 797 500	17 416 500	82 214 000
Exploitation des lignes de l'Etat. (Voir tableau XXI Observ. (10).	—	—	52 334 781	152 382 102	204 716 883
Totaux généraux	1 337 130	1 643 953 $\frac{17}{20}$	627 675 031	955 835 527	1 583 510 558

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

COMPAGNIE DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT.

Compte de profits et pertes au 31 Décembre 1867.

DOIT.

Frais généraux			fr.	33,875
Intérêts et commissions diverses			»	686,677
Amortissement sur le mobilier			»	1,789
Part de l'administration :				
Le Directeur général	fr.	24,748		
Les Administrateurs	»	39,597		
Les Commissaires	»	9,899		
				74,244
Fonds de réserve :				
Première réserve				98,991
Dividendes aux actionnaires :				
Premier dividende de 5 p. c.				
a. Sur les actions entièrement libérées fr. 25 par action	fr.	32,500		
b. Sur les actions non libérées fr. 10.83 par action	»	233,386		
			fr. 265,886	
Second dividende de fr. 14 par action			» 319,900	
				585,786
Excédant des bénéfices à reporter en 1868				1,822
			Total fr.	1,483,184

AVOIR.

Commissions et intérêts divers	fr.	919,843
Bénéfices par réalisations	»	356,164
Id. des exploitations	»	207,177
Total	fr.	1,483,184

Bilan au 31 Décembre 1867.

ACTIF.

Actions à émettre : 35,000 actions de fr. 500 l'une	fr.	17,500,000
Versements à effectuer sur les actions souscrites	»	5,737,500
Cautionnements divers déposés	»	1,240,000
Portefeuille (1) (voir aux observations, le détail du portefeuille)	»	20,043,014
Caisse	»	26,679
Mobilier	»	3,070
Frais d'études	»	8,847
Dépenses de constructions en cours d'exécution	»	5,073,587
Débiteurs divers	»	2,142,793
Total	fr.	51,775,490

PASSIF.

Capital social :				
25,000 actions émises à fr. 500 l'une			fr. 12,500,000	
35,000 actions à émettre à fr. 500 l'une			» 17,505,000	
				30,000,000
Fonds de réserve :				
Première réserve			fr. 232,015	
Seconde réserve			» 353,378	
				585,393
Fonds de prévision				fr. 6,537,091
Fonds spécial de prévision (reprise du Centre)				» 1,423,195
Traites à payer				» 199,680
Retenues sur travaux				» 312,537
Cautionnements déposés				» 1,158,600
Créanciers par comptes courants				» 1,086,361
Id. à terme				» 9,884,425
Dividendes aux actionnaires (art. 45 des statuts) :				
Premier dividende de 5 p. c.				
a. Sur les actions entièrement libérées	fr.	32,500		
b. Sur les actions non libérées	»	233,386		
			fr. 265,886	
Second dividende de fr. 14 par action			» 319,900	
				585,786
Excédant des bénéfices à reporter en 1868				1,822
			Total fr.	51,775,490

CHEMINS DE FER DU NORD DE LA BELGIQUE.

Compte de profits et pertes au 31 Décembre 1867.

DOIT.

Répartition du solde en bénéfice de 1866 : Intérêts aux actionnaires	fr. 50,000	
Part des administrateurs	15,148	
Id. commissaires	3,029	
Fonds de réserve	30,295	
Dividende aux actionnaires	103,003	
		201,475
Intérêts aux porteurs d'obligations		385,879
Id. id. d'Anvers à Rotterdam reçus en à compte		354,993
Remboursement de 56 obligations id. id.		28,000
Id. 65 id. de la Société		32,500
Amortissement sur la valeur des actions de Turnhout		22,964
Intérêts sur les comptes courants : Société de Sclessin	fr. 2,427	
Société générale s/prêt de 150,000 fr.	2,482	
Société de Turnhout	7,920	
à MM. Bischoffsheim et de Hirsch banquiers :		
Intérêts et commissions s/compte courant	68,406	
Id. s/compte versement fictif s/actions de la Société belge	10,545	
		91,780
Frais généraux		17,300
Solde en bénéfice		186,805
Total	fr.	1,321,756

AVOIR.

Solde de l'exercice 1866		201,475
Location de la ligne d'Anvers à Hasselt	fr. 533,386	
Id. de Louvain à Héronthals	216,234	
Id. de l'atelier central de Louvain	62,500	
Id. de la ligne de Turnhout à Tilbourg	41,507	
		853,627
Intérêts échus s/actions de dividende d'Anvers à Rotterdam	55,800	
Id. s/obligations d'Anvers à Rotterdam en portefeuille	51,655	
Id. id. de Pepinster à Spa	4,725	
Id. id. Intégrales hollandaises	8,555	
Id. id. de l'Est-Belge	31	
Id. id. fonds Belges	1,981	
Id. s/actions de Turnhout	91,920	
Id. id. de la Société belge	22,421	
Prime échue s/6 obligations d'Anvers à Rotterdam	1,434	
Id. s/4 id. de Pépinster à Spa	918	
Bénéfice acquis aux obligations de Pépinster à Spa en portefeuille	2,955	
		242,395
Intérêts sur comptes courants Grand Central Belge	1,924	
Anvers à Rotterdam	19,519	
Est Belge	2,816	
		24,259
Total	fr.	1,321,756

Bilan au 31 Décembre 1867.

ACTIF.

Lignes exploitées		fr.	17,895,360
Atelier central de Louvain		»	1,000,000
Portefeuille.	10,000 actions de la Société	fr. 5,000,000	
	1,967 obligations de la Société	» 590,100	
	4,506 actions de Turnhout	» 1,768,376	
	311 obligations de Pépinster à Spa, à 280 fr.	» 87,080	
	678 1/8 id. Guillaume-Luxembourg, à 250 fr.	» 169,531	
	164 id. Intégrales hollandaises à 52 5/16, change 2,10 3/4	» 179,731	
	12,824 10/12 id. d'Anvers à Rotterdam, à 275 fr.	» 3,499,347	
	2 id. de l'Est-Belge, à 259 fr.	» 518	
	3,800 actions de la Société Belge de chemins de fer	» 1,900,000	
	37,200 id. de dividende d'Anvers à Rotterdam (mémoire)	»	13,194 683
Intérêts et remboursements acquis au 31 décembre 1867.	Aux obligations d'Anvers à Rotterdam	fr. 32,062	
	Id. de l'Est-Belge	» 27	
	Id. Intégrales hollandaises à 1/2 p. c	» 4,277	
	Id. de Pépinster à Spa	» 6,725	
	Id. Guillaume-Luxembourg	» 1,696	
	Aux actions de Turnhout	» 91,920	
	Id. de la Société Belge de chemins de fer.	» 28,500	
			165,207
Débiteurs divers.	Grand-Central Belge 1re location	» 72,757	
	Id. vendu 1,000 obligations de l'Ouest à 255 fr.	» 255,000	
	Société d'Anvers à Rotterdam 1re courant	» 181,575	
	Société Guillaume-Luxembourg (cte en litige)	» 141,681	
			651,013
Caisse			2,542
		Total. . . fr.	32,908,805

PASSIF.

Capital 12,000 actions à 500 fr.		fr. 6,000,000	
27,658 obligations à 300 fr.		» 8,297,400	
			14,297,400
Obligations déjà amorties :	de la Société	» 40,200	
Idem	de la Société d'Anvers à Rotterdam	» 28,071	
			68,271
Paiements perçus sur entreprises :	Ligne de Spa	» 5,425,000	
	Ligne d'Anvers à Hasselt	» 9,810,300	
			15,235,300
Créditeurs divers.	Versements restant à effectuer sur actions de la Société Belge	fr. 1,424,508	
	Société de Turnhout	» 117,802	
	Domaine de Couvin	» 158,170	
	Société Belge de chemins de fer, pour 1,000 obligations de l'Ouest de la Belgique, reçues à valoir sur bénéfices	» 255,000	
			1,955,570
Banquiers de la Société			985 083
Obligations sorties au tirage et non encore remboursées		fr. 20 000	
Coupons échus		» 1 193	
Intérêts acquis au 31 décembre 1867 aux obligations en circulation		» 96 341	
Fonds de réserve		» 62 842	
			180 376
Profits et pertes, solde en bénéfice		»	186,805
		Total. . . fr.	32 908 805

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

Compte de profits et pertes au 30 Juin 1867.

DOIT.

Intérêt à 4 p. c. l'an sur le fond de réserve (art. 22 des statuts § 2)		fr.	1,650
Compte frais généraux		»	222,540
Id. redevances et parts de recettes		»	1,363,672
Amortissement du compte frais de construction (solde)		»	10,923
Id. de 20 p. c. sur le mobilier de la direction générale		»	2,932
Id. du compte constructions et voies nouvelles, etc. sur les lignes en exploitation, savoir :			
1865-66. Voies nouvelles, solde	fr. 10,262		
Constructions, solde	» 9,681		
Réfections des voies et du matériel	» 437,698		
1866-67. Voies nouvelles	» 4,319		
Constructions nouvelles	» 2,533		
Réfections des voies et du matériel	» 500,526		
			965,019
Différence d'estimation du matériel suivant procès-verbal d'expertise contradictoire		fr.	592,001
Provision pour réalisation du portefeuille		»	955,914
	Total	fr.	4,114,741
Solde		»	791,896
	Total	fr.	4,906,637

AVOIR.

Bénéfice, solde du compte exploitation	fr.	1,696,416
Id. id. travaux exécutés aux ateliers de Tubize	»	83,826
Id. id. escomptes, intérêts et commissions	»	1,378,919
Id. id. affaires diverses	»	1,746,128
Solde du compte profit et pertes de l'exercice 1865-66	»	1,348
	Total fr.	4,906,637

Bilan au 30 Juin 1867.

ACTIF.

ACTIONS.

Actions non émises	fr. 10,000,000		
Versements non appelés	» 7,500,000		
			17,500,000
Actions de la Société générale d'exploitation		fr.	8,013,500
Mobilier		»	11,727
Comptes débiteurs		»	7,572,826

SERVICE FINANCIER.

Banquiers	fr. 135,678		
Cautionnements déposés dans les caisses de l'État en garantie des concessions	» 498,000		
			633,678
Titres affectés à la construction des lignes	» 1,632,000		
Id. id. délivrés par anticipation à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale	» 18,768,060		
			20,400,060
Portefeuille, titres divers	» 760,400		
Caisses diverses	» 17,544		
			777,944
	Total	fr.	54,909,735

PASSIF.

Capital actions	fr.	25,000,000
Obligations de la Société de la Flandre occidentale	»	9,000,000
Id. id. l'Ouest de la Belgique	»	15,000,000
Fonds de réserve	»	42,899
Comptes créditeurs	»	5,074,940
Solde bénéfices	»	791,896
	Total fr.	54,909,735

SOCIÉTÉ ANONYME D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER.

Compte de profits et pertes au 30 Juin 1868.

DOIT.

Intérêts à 4 p. c. l'an sur le fonds de réserve. (Art. 22 des statuts, § 2)	fr.	5 051
Compte escomptes et intérêts		130 601
— frais généraux		147 549
Amortissement de 20 p. c. sur le mobilier de la direction générale		959
Amortissement du compte Réfection de matériel		242 935
Mali sur compte Obligations du chemin de fer de Tamines à Landen		150 000
Idem idem Lokeren à Selzaete		6 970
Idem idem Hainaut-Flandres		38 541
Provision pour réalisation du portefeuille		823 995
	fr.	1 546 601
Solde bénéfice		801 949
TOTAL	fr.	2 348 550

AVOIR.

Bénéfice : Solde du compte Constructions	fr.	853 611
Id. id. Affaires diverses		84 156
Id. id. Rentrées diverses. Vente de vieux matériaux		33 852
Id. Somme disponible sur la provision faite pour amortissement de comptes		55 000
Id. Dividende reçu de la Société générale d'exploitation des chemins de fer (exercice 1867)		460 084
Id. Boni sur obligations du Crédit communal (cours de la Bourse du 30 juin 1868)		32 726
Id. Boni sur actions de la Société générale d'exploitation (cours de la Bourse du 30 juin 1868), ci		823 995
Id. Solde à nouveau du compte Profits et Pertes de l'exercice 1866-67		5 126
TOTAL	fr.	2 348 550

Bilan au 30 Juin 1868.

ACTIF.

ACTIONS.

Actions non émises	fr.	10 000 000	
Versements non appelés		7 500 000	
			17 500 000
Mobilier			3 845
Comptes débiteurs			5 161 962

SERVICE FINANCIER.

Banquiers	fr.	588 754	
Cautionnements en garantie de concessions		346 000	
			934 754
Titres affectés à la construction des lignes		1 632 000	
Id. id. déposés par anticipation à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale		11 136 060	
			12 768 060

PORTEFEUILLE.

Actions de la Société générale d'exploitation de chemins de fer	fr.	9 979 495	
Titres divers		2 147 585	
Effets à recevoir		259 511	
			12 386 591
Caisse			60 122
TOTAL			fr. 48 819 124

PASSIF.

Capital actions	fr.	25 000 000
Fonds de réserve		131 320
Société de la Flandre occidentale, son compte obligations 2e émission		4 639 500
Société de l'Ouest de la Belgique, son compte obligations 1e série		8 902 200
Idem idem 2e série		959 400
Provision pour parachèvement du réseau de l'Ouest		1 308 000
Provision pour réalisation éventuelle du portefeuille		823 995
Comptes créditeurs		6 107 850
Solde bénéfice		801 950
TOTAL	fr.	48 819 124

Relevé du nombre d'accidents arrivés sur les

N° XXIII. (*Voir* page 593 du premier annuaire.)

CHEMINS DE FER.	Nombre de voyageurs transportés en		VOYA			
			Par le fait du service			
			Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.
	1866	1867	1866		1867	
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les six premiers mois en 1867)	391 282	255 968	»	»	»	»
Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren	468 521	505 590	»	»	»	»
Bruges à Blankenberghe	113 972	139 401	»	»	»	»
Chimay	81 395	110 785	»	»	»	»
Gand à Bruges par Eecloo	313 524	301 256	»	»	»	»
Grand central belge	1 918 284	2 511 481	1	»	»	»
Manage-Wavre-Piéton	298 899	313 548	»	»	»	»
Liége à Maestricht	447 525	494 186	»	»	»	»
Liégeois-Limbourgeois	—	389 896	—	—	»	»
Lierre à Turnhout	142 411	159 517	»	»	»	»
Luxembourg (Grande Cie du L)	1 347 959	1 755 169	»	»	»	»
Pépinster à Spa	210 279	—	»	»	—	—
Flandre-Occidentale	908 067	960 872	»	»	»	»
Gand à Selzaete-Lokeren	90 986	176 631	»	»	»	»
Hainaut et Flandres	557 718	601 422	1	»	»	»
Lichtervelde à Furnes	114 447	154 074	»	»	»	»
Tamines à Landen	176 012	247 559	»	»	»	»
Centre et Baume à Marchienne 2	456 935	396 240	»	»	»	»
Charleroi à la frontière de France	275 696	335 300	II	»	1	»
Liége à Namur et à Givet	1 147 639	1 230 379				
Mons à Hautmont	238 068	296 934	»	»	»	»
Compagnies diverses. Totaux	9 099 639	11 336 208	5	»	1	»
État (Réseau exploité par l'). Totaux	11 637 417	12 616 961	8	»	»	»
Totaux généraux	21 337 056	23 953 169	III	»	»	»

N. B. *Voir* plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

chemins de fer belges. — Années 1866 et 1867.

GEURS. Par leur propre fait.				Personnes circulant sur la voie et dans les stations.				Agents de l'Administration en service ou par imprudence.				Nombre total de personnes			
Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.
1866		1867		1866		1867		1866		1867		1866		1867	
»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	1	»	»	»	1	2
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1
»	»	»	»	1	»	»	»	»	1	1	»	1	1	1	»
3	»	1	»	3	6	3	6	7	6	9	8	14	12	13	14
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
—	—	»	»	—	—	1	»	—	—	»	»	—	—	1	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	»	»	1	4	»	6	13	8	15	7	14	12	15	13
»	»	—	—	»	»	—	—	»	»	—	—	»	»	—	—
1	»	»	»	»	»	»	3	»	1	6	3	1	1	6	6
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	2	»
»	»	»	1	»	»	»	5	2	1	3	1	3	1	3	7
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	1	»	1
»	»	»	»	1	1	»	»	1	1	3	2	2	2	1	2
»	»	2	»	3	4	6	7	10	4	16	4	16	8	25	11
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»
4	»	3	1	9	15	10	31	33	25	54	29	51	40	68	61
5	3	3	3	22	21	14	34	80	44	62	34	115	68	79	71
9	3	6	4	31	36	24	65	113	69	116	63	166	108	147	132

Montant des sommes payées, à la date du 1er Janvier 1868, aux Sociétés concessionnaires de Chemins de fer en Belgique, auxquelles le Gouvernement a accordé et accorde encore une garantie de minimum d'intérêt.

N° XXIV. (Voir pages 198 et 199 du 1er annuaire.)

CHEMINS DE FER.	1re année.	SOMMES PAYÉES (EN FRANCS.)				
		avant 1865.	en 1865.	en 1866.	en 1867.	Total.
Flandre Occidentale. (A)	1853	2 495 559	184 338	approximatif 190 000	approximatif 190 000	3 059 897
Entre Sambre et Meuse. (B)	1854	1 746 667	164 963	161 347	163 079	2 236 056
Jonction de l'Est	id.	1 843 725	156 866	160 462	157 697	2 318 750
Charleroi à Louvain. (Est Belge)	1855	(1) 426 301	»	»	»	426 301
Lierre à Turnhout	id.	1 475 333	117 319	168 707	172 000	1 933 359
Lichtervelde à Furnes	1858	1 328 767	200 000	200 000	approximatif 200 000	1 928 767
Namur à Arlon. (Luxembourg)	id.	(1) 388 373	»	»	»	388 373
Liégeois-Limbourgeois. (C)	1863	104 422	113 000	approximatif 95 000	approximatif 95 000	407 422
Grande Cie du Luxembourg (D)	1865	»	72 811	347 260	approximatif 450 000	870 071
Spa à la frontière Grand Ducale	1867	»	»	»	approximatif 350 000	350 000
Totaux.		9 809 147	1 009 297	1 322 776	1 777 776	13 918 996

Lignes des Chemins de fer concédés pour lesquelles l'Etat payait encore à la date du 1er janvier 1869, un minimum d'intérêt annuel garanti pour 50 années.

MININUM PAR LIGNE ET PAR JOUR — KILOMÈTRE.

CHEMINS DE FER ET SECTIONS GARANTIES.	Longueur en kilomètres.	Capital dont l'intérêt est garanti à 4 p. c.	Minimum de produit net garanti.		Montant du produit net payé.	
			Total au taux de 4 p. c.	Par jour-Kilomètre.	Total en 1867.	Par jour-Kilomètre.
Courtrai à Poperinghe et Ingelmunster à Deynze par Thielt. (A)	69	10 000 000	400 000	15.88	190 000	7.54
Embranchements de Walcourt à Saint-Lambert, de St-Lambert à Florennes, de Froidmont à Philippeville et de Mariembourg à Couvin. (B)	24	5 000 000	200 000	22.83	163,079	18.62
Jonction de l'Est	41	5 000 000	200 000	13.33	157 697	10.54
Lierre à Turnhout	37	4 300 000	172 000	12.74	172 000	12.74
Lichtervelde à Furnes	34	5 000 000	200 000	16.11	200 000	16.11
Tongres à Béverst et à Ans par Glons. (C)	34	2 825 000	113 000	9.12	95 000	7.63
Ligne de l'Ourthe. (D)	65	20 000 000	(2) 800 000	18.27	450 000	18.97
Spa à la frontière Grand-Ducale	55				350 000	17.44
Totaux et moyennes	359	(3) 32 125 000	2 085 000	15.91	1 177 776	13.57

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

NOTES ET OBSERVATIONS

SE RAPPORTANT AUX TABLEAUX STATISTIQUES QUI PRÉCÈDENT.

Année 1867.

PARCOURS DES LOCOMOTIVES ET DES TRAINS. — TABLEAU N° I.
(pages 376 et 377).

(1) *État.* — 803 kilomètres : Ce chiffre provient de rectifications faites par l'État à la suite d'un nouveau mesurage de toutes les parties du railway qui a donné une diminution de 9,259 mètres sur la longueur totale.

Les longueurs moyennes (rectifiées) exploitées comprennent :

Chemins de fer.	Année 1867 rectifiée.	Année 1866 à rectifier.	Différence pour 1866
Etat proprement dit	555,043	558,885	— 3,842
Id. Bruxelles à Louvain par Cortenbergh	23,908	»	»
Mons à Manage	32,558	32,745	— 187
Dendre et Waes et Bruxelles à Gand par Alost	104,776	108,283	— 3,507
Hal à Ath	37,790	34,641	»
Tournai à la frontière par Blandain	6,642	6,637	+ 5
Tournai à Jurbise	46,965	47,506	— 541
Braine-le-Comte à Gand	54,984	»	»
Embranchement à la sortie de l'Allée-Verte		1,187	— 1,187
Totaux et différence	862,666	789,884	— 9,259

Longueur moyenne rectifiée, exploitée en 1866 . . . . . 780,625 mètres.

Les lignes de l'État proprement dit, y compris Mons à Manage, avaient donc comme longueur moyenne exploitée rectifiée, 611,509 mètres, en 1867, et 587,602 mètres en 1866.

Les lignes ajoutées à la longueur moyenne exploitée en 1866 mesurent ensemble 82 kilomètres et seulement 73 kilomètres par suite des rectifications signalées ci-dessus.

(2) *État.* — Ce chiffre se décompose ainsi : trains de voyageurs express, 952,155 kilom. ; trains de voyageurs ordinaires 4,031,334 ; trains de marchandises 4,915,216, réserves et manœuvres 2,120,264 et parcours à vide 211,230 kilom.

(3) *État.* — Ce chiffre se décompose ainsi : trains de voyageurs express 923,488 kilom.; trains de voyageurs ordinaires 3,889,837 et trains de marchandises 4,841,469 kilom.; total 9,654,794 kilom. en 1867, au lieu de 10,238,221 kilom. en 1866, c'est-à-dire 583,427 kilom. de moins pour le parcours des trains en 1867.

(4) *État.* — Non compris la consommation de la machine fixe de Haut pré de 5.158 tonnes.

Anvers à Gand. — Le parcours kilométrique des trains a été de 321,505 kilomètres sur lesquels les calculs ont été établis et non pas de 323,410 kilomètres qui est le parcours des locomotives.

(5) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — L'exploitation de cette ligne est faite par le Grand-Central Belge depuis le 1er août 1867. La longueur moyenne exploitée a été de 55 kilomètres pour les sept premiers mois et de 38 kilomètres pour les cinq derniers.

Le chiffre 0,191 du nombre des locomotives par kilomètre se rapporte à l'année 1866.

(6) *Grand-Central Belge.* — Non compris 37 kilom. de voie fluviale. Les 487 kilom comprennent : 441 kilom. de l'année 1866, 38 kilom. pour cinq mois d'exploitation de la ligne d'Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen et 8 kilom. pour la longueur moyenne exploitée de la ligne de Turnhout à Tilbourg, pendant trois mois.

(7) *Grand-Central.* — 15 locomotives à voyageurs, 43 locom. mixtes, 67 locom. à marchandises et de rampes, 15 locom. de gare. Le parcours moyen par locomotive a été de 21,000 kilomètres; les deux plus grands parcours ont atteint 52,835 et 52,772 kilomètres.

Le nombre moyen de locomotives en service par jour a été de 63, il avait été de 50,49 en 1866. Chaque locomotive allumée a fait un parcours moyen de 140 kilom.; ce parcours avait été de 149 kilom. en 1866.

(8) *Grand-Central.* — Y compris 36136 kilom. parcourus tant à charge qu'à vide. sur les lignes étrangères.

La répartition proportionnelle du parcours des locomotives a été pour cent kilom. savoir :

	1865.	1866.	1867.
Trains des voyageurs et mixtes	44,23	42,65	44,26
» marchandises et d'ensablement.	36,85	38,35	37,17
Locomotives seules	1,07	0,45	0,74
Réserve et manœuvres	17,85	18,55	17,85

Les manœuvres de gare ont été facturées au service de l'exploitation, aux mêmes prix qu'en 1866 (voir (11) page 346).

La charge réglementaire des locomotives et les statistiques de la composition des trains ont été déterminées en unités dont l'évaluation a été fixée comme suit : wagon vide, 1 unité; chargé de moins de 10 tonnes, 2 unités; chargé de 10 tonnes à 15 tonnes, 3 unités; chargé de 15 tonnes, 4 unités; chargé de 20 tonnes, 6 unités; wagon à frein pour rampes, 3 unités; voiture et wagon à 2 essieux, 2 unités; voiture et wagon à 3 essieux, 3 unités.

(9) *Grand-Central.* — Bateaux, non compris le parcours à charge et à vide des bateaux, savoir : 84002 kilom. parcourus par les bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs et 25002 kilom. parcourus par les bateaux remorqueurs. Le nombre de bateaux en service a été de 769 pour les voyageurs et de 341 pour les marchandises. Chaque bateau à vapeur à voyageurs allumé a fait un parcours moyen de 106805 mètre; chaque bateau à vapeur remorqueur allumé a fait un parcours moyen de 72439 mètres.

Les bateaux à voyageurs ont transporté 3437843 voyageurs — kilom. et 791794 tonnes

—kilom. Les bateaux remorqueurs ont remorqué 940420 tonnes-kilom. Les bateaux à voyageurs ont transporté en moyenne par jour 254 voyageurs et 59,35 tonnes de marchandises, et les bateaux remorqueurs 67,41 tonnes de marchandises.

Les bateaux à voile ont parcouru 21813 kilom. à charge et ont transporté 28987439 tonnes — kilom. de marchandises.

(*Voitures et wagons*). = Les voitures à voyageurs ont parcouru 5607967 kilom. et ont transporté 54013171 voyageurs — kilom. Chaque voiture a parcouru en moyenne 32604 kilomètres. Les wagons à marchandises ont parcouru 28,115,118 kilomètres. Chaque wagon a parcouru en moyenne 7296 kilom. dont 4349 sur les lignes de l'administration et 2947 sur les lignes étrangères.

Le mouvement sur la voie ferrée en 1867, y compris la ligne d'Hérenthals à Turnhout, se résume en 11 trains composés ensemble de 274 unités — marchandises et de 53 unités — voyageurs parcourant tous les jours tout ce réseau ce qui revient à un seul train remorqué par 11 locomotives et composé de 27 voitures à voyageurs contenant 255 voyageurs, de 15 fourgons à bagages et de 81 wagons chargés de 10 tonnes.

(10) *Grand-Central.* — La consommation par locom. — train — kilom. a été de 14,75 kilog. charbon en 1867 ; elle était de 16,94 kilog. en 1866, et de 0,029 kilog. huile et graisse en 1867 ; de 0,028 kilog. en 1866.

Les consommations par bateau — kilom. ont été en 1867, de 38,51 kilog. charbon et de 0,052 kilog. huile et graisse.

(11) *Pepinster à Spa.* — Cette ligne est exploitée par l'Est français depuis le 20 février 1867. Sa longueur est de 11,707 mètres, ce qui a donné une moyenne de 10,103 mètres pour 1867.

Ces produits équivalant à un rendement kilométrique annuel supérieur à 30,000 francs (35,053 fr.), il a été payé à la Compagnie de l'Est, pour frais d'exploitation, 40 p. c. de la recette brute. En outre l'Est français prélève 500 fr. par an et par kilomètre pour son apport du matériel roulant.

La consommation de 18.59 se rapporte à l'année 1865.

(12) *Société générale d'exploitation*, — Y compris le premier trimestre du centre et non compris les lignes industrielles de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu pendant les trois derniers trimestres de 1867.

Nous allons donner ci-après ce qui concerne ces chemins de fer pour l'année entière.

Le service de la traction se fait sur ces deux chemins avec 26 locomotives, existantes au 1er janvier 1868.

Lignes et périodes.	Parcours des locomotives en lieues y compris la réserve et les manœuvres.	Consommation de combustibles en tonnes.	Parcours des trains en lieues.
SAINT-GHISLAIN.			
1er trimestre	6,539	447	5,794 3/5
2e, 3e et 4e trimestre. . . .	20,783 2/5	1,202	18,589 4/5
Total en 1867. . . .	27,322 2/5	1,649	24,384 2/5
HAUT ET BAS-FLÉNU.			
1er trimestre	22,235 1/5	1,248	15,719 4/5
2e, 3e et 4e trimestre. . . .	51,868 2/5	2,809	38,137 4/5
Total en 1867. . . .	74,103 3/5	4,057	53,857 3/5

La consommation par locomotive-kilométrique a été de 12,07 kilog. pour le réseau de Saint-Ghislain et de 10.95 kilog. pour celui du Haut et Bas-Flénu.

(13) *Société anonyme d'exploitation.* — Voir pour l'année 1866, l'observation (11) du tableau n° II, page 344.

(14) *Centre.* — Non compris 3 locomotives à terrassements.

(15) *Longueur moyenne exploitée.* — Cette longueur se décompose ainsi : Société anonyme d'exploitation, pour le 1er trimestre : 77 kilom.; le Centre, pour le même trimestre, 19 kilom.; la Société générale d'exploitation pour les trois derniers trimestres 320.46 mètres non compris 74.11 mètres pour l'exploitation du réseau de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu, pendant neuf mois, ce qui eut donné une moyenne de 394,57 mètres pour la Société générale d'exploitation seule.

(16) *Charleroi à la frontière de France.* — Non compris 1,334 kilom. parcourus avec des trains de ballast et 132,328 kilom. parcourus par des locomotives du Nord-Français, ayant remorqué des trains de voyageurs Nord-Belges, et y compris 704,030 kilom. parcourus avec des trains du Nord-Français remorqués par des locomotives Nord-Belges.

(17) *Liége à Givet.* — Non compris 7089 kilom. parcourus avec des trains de ballast.

(18) *Mons à Hautmont.* — La différence de 5 locomotives provient de la cession du réseau industriel de Saint-Ghislain à la Société des Bassins houillers du Hainaut, à partir du 1er janvier 1867.

(19) *Mons à Hautmont.* — Non compris 370 kilom. parcourus avec des trains de ballast.

Totaux et moyennes générales. — Non compris les chemins de fer Liégeois-Limbourgeois d'une longueur moyenne exploitée de 119 kilom. en 1867 (de 85 kilom. en 1866, voir page 190), le chemin de la jonction Grand-Ducale de 55 kilom. avec une moyenne exploitée de 47 kilom. en 1867, et les chemins de fer industriels de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu de 98 kilom.

MOUVEMENT. — TABLEAUX Nos II, III et IV (pages 378 à 385).

(1) *Compagnies exploitées par l'État.* — Tabl. IV. Le mouvement se rapporte seulement aux transports sur lesquels il est attribué une part de recette à ces compagnies.

(1) *État.* — Le compte rendu de l'État donnait, en 1866, les résultats du service intérieur des voyageurs et bagages séparés des services mixtes et internationaux. Ce renseignement ne se trouve plus dans celui de l'année 1867.

Les transports au départ du service intérieur sont réunis à ceux des autres services ; les transports *à l'arrivée* des Compagnies belges et des pays étrangers en relation, sont fournis et non ceux *au départ*.

Pour les marchandises, les services mixtes avec les Compagnies sont confondus, comme les années précédentes, avec le service intérieur, mais à partir de l'exercice 1868 les résultats des différents services seront donnés séparément.

Voici quelle a été l'importance des services mixtes et internationaux, *à l'arrivée seulement*, pour les transports des voyageurs et bagages en 1867 et 1866 :

ANNÉE 1867.			ANNÉE 1866.		
Voyageurs	nombre =	956,598	Voyageurs	nombre =	816,829
	produit =	2,517.295 fr.		produit =	1,854,079 fr.
Bagages	produit =	211,921 fr.	Bagages	produit =	168,717 fr.

Le *départ*, en 1866, avait été de 794,776 voyageurs avec une recette de 976,222 fr. Les bagages avaient produit 89,175 francs.

État. — Finances. 287,634 groups de 1000 francs et au-dessous, et 540,345 groups au-dessus de 1000 francs.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — Voyageurs : Le mouvement des voyageurs comprend une seule fois les billets d'aller et retour, bien que chacun de ceux-ci ait donné lieu à deux trajets. Le nombre de billets *entiers* délivrés à des militaires doit également être doublé, chacun de ces derniers ayant voyagé avec un demi-billet.

En 1867 il y a eu 40,203 billets délivrés à des voyageurs ayant opéré un double parcours y compris 3,941 à des militaires voyageant isolément ; le nombre total en 1866 ne s'élevait qu'à 22,081 billets de voyageurs à prix réduits. Dans ces deux années les voyageurs de 3e classe représentent environ les trois quarts du mouvement total.

Animaux : Le mouvement des animaux est compté par expéditions classées en quatre catégories (voir (4) du tableau n° VII, page 350) ne se rapportant pas au classement des autres Compagnies, savoir pour 1867 : 405 expéditions de la 1re catégorie, 5,439 expéd. de la 2e catég., 2,391 expéd. de la 3e catég. et 68 expéd. de la 4e catég., en totalité 8,303 expéditions ; ce chiffre était de 10,429 expéditions en 1866, cela représentait en 1867 un minimum de 21,572 têtes et en 1866 on avait eu un mouvement de 10,429 têtes de chevaux et bétail (voir (4) du tableau n° VIII, page 351, pour le service mixte).

Marchandises : La subdivision des marchandises par classes n'est pas établie par la Société.

On a construit, en 1867, dans les ateliers de la Compagnie, 2 voitures à voyageurs et 5 à marchandises.

(3) *Bruges à Blankenberghe.* — Il n'existe pas de service mixte avec d'autres compagnies pour les transports des marchandises.

Le mouvement de 139,401 voyageurs, en 1867, n'avait pas atteint le chiffre de 1865, qui s'élevait à 148,195, mais il était de 25,429 supérieur à celui de l'année 1866.

Le poids des bagages taxés au minimum et au poids, réunis, a été de 2,430 quintaux.

Dans le poids de 2,807 tonnes (2,464 + 343) de marchandises et de messageries, ne sont pas compris 366 tonnes, poids des expéditions taxées au minimum ; ce qui donne un mouvement total de 3,173 tonnes, 447 dans la direction de Bruges et 2,726 vers Blankenberghe ; la différence de 4,940 tonnes sur le chiffre de 8,113 tonnes de 1866 provient des transports exceptionnels des matériaux, destinés à la construction du perré établi à Blankenberghe par le gouvernement.

(4) *Chimay.* — Le nombre des voyageurs, qui a augmenté d'une manière notable en 1867, peut être attribué à l'abaissement du tarif de l'État.

Pour des longueurs moyennes kilométriques exploitées, égales à deux kilomètres près, ce nombre s'est élevé de 81,393 en 1866, à 110,783 en 1867.

Le tonnage des marchandises est inférieur, comparativement à 1866, par suite de la cessation de l'extraction des minerais à Momignies, de l'extinction des hauts fourneaux de Fourmies et de Trélon, et de l'état de gêne de toutes les industries.

(5) *Gand à Bruges par Eecloo.* — Bagages au minimum : La grande différence existant entre le nombre de ces sortes d'expéditions, en 1866 et 1867, provient de ce qu'en 1867, la taxe au minimum a été supprimée pour le service intérieur et remplacée

par la taxe au poids taxé. Les 82 expéditions de 1867, au lieu des 2,837 de l'année précédente, appartiennent uniquement au service mixte avec l'État et avec Bruges à Blankenberghe.

La classification des marchandises en service mixte avec l'État et les Compagnies diffère de celle du service intérieur entre Gand et Bruges (voir l'observation (6) du tableau n° VII, page 350).

Les 13,459 tonnes de marchandises du service intérieur comprennent 5,243 tonnes messageries et 8,216 tonnes grosses marchandises.

(6) *Grand Central Belge.* — Voyageurs : Le nombre des voyageurs transportés à prix réduits est réparti dans les 1re, 2e et 3e classes. Des billets d'aller et retour, avec réduction de 25 p. c. sur les prix ordinaires, sont délivrés entre toutes les stations du réseau. En janvier 1868 ce nombre était de 44 p. c. du nombre total avec un parcours moyen de 18,8 kilomètres. En 1867 le parcours moyen général des voyageurs a été de 22,96 kilomètres, il avait été de 22,51 kilomètres en 1866.

Le nombre de 82,567 têtes de bétail du tabl. IV comprend 11,557 bestiaux transportés par la grande vitesse.

(7) *Jonction de l'Est.* — Manage à Piéton. — Les transports des charbons entrent pour environ 50 p. c. dans le mouvement total des marchandises; les pierres et la chaux pour 20 p. c., reste environ 30 p. c. pour marchandises diverses, grains, bois, fers, etc.

(8) *Liége à Maestricht.* — Tabl. IV. Bagages : Les 11,219 quintaux comprennent le poids de 4,739 quintaux pour 6,771 minima, les expéditions n'ayant pas la taxe au minimum pour les bagages.

Bétail : 292 expéditions en petite vitesse dont la subdivision n'a pas été donnée par catégorie.

Marchandises : L'augmentation du tonnage des marchandises en 1867 provient principalement du développement qu'on pris les expéditions des charbons vers la ligne de Venloo et vers la France.

(9) *Luxembourg.* — Tabl. IV. Bagages : Les transports au minimum comprennent 1,765 chiens pour la ligne principale et 231 chiens pour celle de l'Ourthe.

Finances : Les 41,052 groups de finances en comprennent 22,737 taxés au minimum et 18,315 taxés par 1,000 francs. Les 4,548 groups de l'Ourthe en comprennent 2,546 au minimum et 2,002 de 1,000 francs.

Marchandises expédiées au minimum, tabl. IV : Elles sont comprises dans le poids de la 1re classe, savoir ; 1,700 tonnes pour la ligne principale et 1,054 tonnes pour l'Ourthe.

Marchandises de la 4e classe et à prix réduits, tabl. IV : Les 1,200,803 tonnes comprennent 307,469 tonnes pour le service intérieur et 893,334 tonnes pour les services mixtes et internationaux.

(10) *Ligne de l'Ourthe.* — Tabl. IV : Marchandises de la 4e classe et à prix réduits, tabl. IV : Les 137,181 tonnes comprennent seulement 13,894 tonnes pour le service intérieur et 123,287 tonnes pour le service mixte et international.

Le chiffre de 9,721 tonnes indiqué à la page 277 pour l'année 1866 se rapporte au service intérieur seulement et avait été donné par erreur comme chiffre du mouvement total de la 4e classe. Les autres services mixtes et internationaux étaient, en 1866 de 79,244 tonnes ce qui donne un total de 88,975 tonnes. La recette moyenne

rectifiée de la tonne embarquée pour la 4e classe et à prix réduit est de 1,044 en 1866 et de 2,202 en 1867.

(11) *Hainaut-Flandres.* — La statistique du mouvement ne donne que la classification des voyageurs pour le 1er trimestre.

Centre. — Le nombre des expéditions au minimum ne comprend pas celui du 1er trimestre qui n'a pas été donné par la Compagnie.

(12) *Lignes Nord-Belges.* — La classification des marchandises est divisée en deux grandes catégories : transports à *grande vitesse* et transports à *petite vitesse.*

RECETTES. — TABLEAUX Nos V, VI et VII (pages 386 à 395)

(1) *Compagnies exploitées par l'État.* — Tabl. VII : La recette est la part affectée à la Société et non pas la recette brute totale. La recette de la Société de Tournay à Jurbise ne comprend pas celle de Landen à Hasselt qui a été de 123,224 fr. en 1867.

(1) *État.* — Dans la comptabilité, les recettes du service intérieur sont confondues avec celles du service mixte avec les compagnies; pour l'année 1868 ces services sont séparés comme aux compagnies.

Produit de la tonne embarquée : Ce produit a été, en 1867, de fr. 3,00 seulement : il avait été de 3,03 en 1866; de 3,16 en 1865; de 3,44 en 1864; de 3,74 en 1863; de 3,84 en 1862; de 4,04 en 1861; de 4,07 en 1860; et de 4,26 en 1859; soit une différence de 1,26 ou de 29,58 p. c. entre le dernier chiffre et celui de 1867. Appliqué au mouvement des 6,502,057 tonnes de grosses marchandises transportées en 1867, cette réduction présente pour le public une économie de 8,192,592 francs.

Recettes extraordinaires : Cette somme (service intérieur 243956 francs; services mixtes et internationaux 922,223 francs) se décompose comme suit :

	Francs.
Cartes de circulation sur le chemin de fer et dans ses abords.	1498
Dépôt de bagages dans les stations.	10907
Frais de chômage de matériel, de magasinage et dépôt.	56809
Frais de grue, engins, chargement et déchargement	4330
Eau d'alimentation à fournir à des compagnies en relation	7095
Usage des voies, stations et quais.	100988
Parcours des wagons sur les embranchements particuliers.	241137
Quote-part des sociétés particulières dans les dépenses du personnel des stations	652141
Surtaxes non remboursées.	3379
Déclarations en douane.	42891
Recettes diverses	33795
Total. . .	1166179

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Tabl. VII. La recette de 65,189 fr. pour les transports des houilles, comprend 32,302 fr. en service intérieur et 32,887 fr. en service mixte et international.

La statistique n'a pas été tenue pendant les sept mois d'exploitation de 1867, pour le détail de la recette des voyageurs, des animaux et des marchandises.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — La recette des finances et des équipages est comprise dans la recette des marchandises.

La recette totale de 16,151 fr. des animaux taxés par tête se subdivise comme suit : 1re catégorie 2,397 fr. ; 2e catégorie 10,346 fr. ; 3e catégorie 3,348 fr. et 4e catégorie 60 fr. (voir (4) du tableau VII, page 350).

Marchandises : Elles ne sont pas subdivisées par classes dans la comptabilité de la Compagnie.

Recettes extraordinaires : Y compris 5.411 fr. pour location de terrains et herbages.

Service mixte : Voir l'observation (4) du tableau VIII, page 351.

(3) *Bruges à Blankenberghe.* — Il n'existe pas de service mixte pour le transport des marchandises avec d'autres compagnies.

Voyageurs : la recette des voyageurs a dépassé de 20,364 fr. celle de l'année 1866 sans atteindre encore celle de l'année 1865, qui était de 111,804 fr. au lieu de 103,770 fr. Le produit moyen par voyageur a été de fr. 0,745 en 1867 et de fr. 0,73 en 1866.

Marchandises : La diminution de la recette des marchandises, comparée à celle de 1866, provient des transports exceptionnels de l'année précédente, nécessités pour les travaux exécutés par le gouvernement à Blankenberghe.

Recettes extraordinaires : La somme de 8,985 fr. est le produit de la traction des marchandises de Bruges État, au bassin du Commerce et de location diverses.

(4) *Chimay.* — Il y a eu augmentation dans la recette des voyageurs, par rapport à 1866, mais une diminution plus forte que cette augmentation dans le produit des marchandises par suite de la stagnation des affaires.

(5) *Gand à Bruges par Eeeloo.* — Tabl. VII. Marchandises : Les 43,979 fr. sont le produit du service mixte dont le tarif est en rapport avec celui de l'État et les 24,396 fr. joints aux 27,155 fr. de messagerie, soit 51,551 fr., sont le produit du service intérieur, dont la classification des marchandises diffère de celle des autres compagnies (voir l'observation (6) du tableau n° VII, page 350).

(6) *Grand-Central Belge.* — La recette des voyageurs transportés à prix réduit est répartie dans les 1re, 2e et 3e classes.

Le produit moyen général d'un voyageur qui était de 1.06 avant l'application du tarif réduit de l'État, de mai 1866, étant descendu, en avril 1867, à 0.71, l'administration a rétabli ses anciens prix de 8, 6 et 4 centimes par kilomètre, à partir du 1er octobre 1867.

En janvier 1868, le prix moyen était de nouveau 1.06 après avoir même atteint 1.08 en octobre 1867. Le prix moyen par voyageur, pour l'année 1867, a été de 3.84 en 1re classe ; 1.67 en 2e classe et 0,73 en 3e classe. Ces prix avaient été de 3.98 ; 1.78 et 0.87 en 1866, ce qui donne une moyenne, par voyageur, de 0.98 en 1867 et de 1.05 en 1866, sans distinction de classe de voiture.

Le produit moyen par kilomètre parcouru et par an, s'est élevé pour les voyageurs à 107,346 fr. en 1867 ; il n'avait été que de 89,476 fr. en 1866. Le produit de la tonne des bagages a été de 41.82 fr. en 1867 et de 10.13 fr. en 1866; la tonne des marchandises en grande vitesse a produit 23.70 fr. en 1867 et 21.53 fr. en 1866, et celle des marchandises à petite vitesse 1.82 fr. pour chacune de ces deux années. Le produit d'un équipage a été de 36.15 fr. en 1867 et de 37.91 fr. en 1866; la tête de bétail a donné 1.07 fr. en 1867 et 1.44 fr. en 1866 (Le détail par catégorie de transport des animaux n'a pas été donné par la Compagnie.)

Train kilomètre : Le bénéfice par train kilomètre a été de 1.83 en 1867 et de 1.73 en 1866.

(8) *Liége à Maestricht.* — Tabl. VII. Bagages : y compris 102 fr. pour le transport de 121 chiens.

Total général des recettes : La somme de 59,319 fr. ne comprend pas la recette des télégraphes ; en y ajoutant ce produit on a une recette de 624,347 fr., porté au tableau n° XI, page 401. Pour l'année 1866 on n'avait pas non plus compris, page 295, le produit des télégraphes dans le total général de 521,931 fr., porté à 541,711 fr. au tableau n° XI.

Les recettes ont presque doublé depuis 1862, époque de l'ouverture de la ligne, elles ont monté de 341,586 fr. à 624,347 fr., y compris la recette des télégraphes.

Les recettes des marchandises, finances et équipages qui étaient de 86,461 fr., en 1862, avaient atteint un chiffre de 247,088 fr. en 1867, soit presque triple. Le produit moyen de la tonne embarquée est descendu de fr. 1.87 en 1863 à 1.25 en 1867 ; ce produit a constamment diminué à cause du développement progressif des expéditions de Jupille et de Wandre vers Liége, expéditions qui ne parcourent qu'une petite partie de la ligne.

Le coût du train-kilomètre, depuis 1862, est resté à peu près invariable à fr. 2.09 en moyenne, tandis que le produit du train-kilomètre s'est accru de fr. 2.364 en 1862 à fr. 3.67 en 1867.

(9) *Luxembourg.* — Tabl. VII. Bagages. Les chiens entrent pour 2,346 fr. dans la recette au minimum de la ligne principale et pour 405 fr. dans celle de l'Ourthe.

Marchandises : La recette des transports des marchandises taxées au minimum est comprise dans celle de la 1re classe pour 17,434 fr. pour la ligne principale.

Le coût par train-kilomètre a été de 0.725 en 1867.

Recettes extraordinaires : La somme de 73,520 fr. se décompose ainsi : Produits extraordinaires 36,651 fr., produit des transports en service 14,400 fr. Location de terrains 8,777 fr., et parcours effectué sur la ligne Grand-Ducale dans le 1er trimestre de 1867, une somme de 13,692 fr.

La recette totale de 8,075,671 fr. comprend 7,098,649 fr. pour la ligne principale de Bruxelles à la frontière (219 kilomètres) et 977,022 fr. pour la ligne Grand-Ducale, située entre Bettingen et Wasserbillig, de 56,212 mètres et seulement 52 kilomètres pour la moyenne exploitée en 1867, la traction par la Compagnie du Luxembourg ayant commencé le 20 février 1867.

Nous allons donner séparément le relevé des recettes de ces deux lignes.

Recettes (en francs)	Luxembourg.	Grand-Ducale.	Total.
Voyageurs	1,657,452	127,660	1,785,112
Bagages	63,977	5,311	69,288
Équipages et animaux	112,979	17,349	130,328
Marchandises et finances	5,191,001	826,422	9,368 6,007,855
Recettes extraordinaires	73,240	280	73,520
Totaux	7,098,649	977,022	8,075,671

(11) *Flandre occidentale* — Il manque, du 1er trimestre, le détail de la recette de 552 fr., pour le transport des voyageurs, 38 fr. pour les bagages, 23 fr. pour les animaux et 10,170 fr. pour les marchandises et articles de messagerie.

Hainaut-Flandres. — Il manque du 1er trimestre, le détail de la recette de 565 fr.

pour le transport des animaux et de 47,147 fr. pour les marchandises et articles de messagerie.

Centre. — Les frais accessoires des marchandises du 1er trimestre sont compris dans la recette de la 3e classe du tarif.

(12) *Lignes Nord-Belges.* — La subdivision des marchandises est donnée seulement en deux catégories : transports en *grande vitesse* et transports en *petite vitesse.*

(12) *Mons à Hautmont.* — La recette des voyageurs de 225,709 fr. est, non compris 19,154 fr, perçus pour le transport des voyageurs sur les 1,420 mètres qui séparent Quévy de la frontière.

TABLEAU No XII, (pag. 400 et 401).

État. — Les recettes par kilomètre ont été calculées en prenant la longueur des lignes de l'État proprement dit réunies à celle de Mons à Manage seulement.

Liége à Maestricht, — Les recettes totales de 624,347 fr., pour 1867, et de 544,711 fr. pour 1866 comprennent le produit des télégraphes qui a été ajouté aux recettes extraordinaires, tandis qu'il ne figure pas dans les recettes totales de 593,109 fr., portées au tableau no VII, page 393, pour 1867, et de 521,923 fr. du tableau no XIV, page 295 pour 1866.

Les calculs par kilomètre exploité et par train kilomètre ont été établis en se basant sur les recettes y compris celle des télégraphes.

DÉPENSES. — TABLEAU No XIII (page 404 à 407).

État. — Voir le détail des dépenses au tableau no XVI page 410.

Aix la-Chapelle à Maestricht-Landen. — La somme de 197,214 fr., de l'entretien du matériel, comprend 74,646 fr. pour redevance pour usage du matériel employé en service mixte.

Anvers à Gand par St-Nicolas. — La somme de 139,472 fr. du service des transports, comprend 29,348 fr. pour frais de cammionnage et 34,340 fr. pour frais de passage de l'Escaut.

Grand-Central Belge. — La dépense de la traction de 1,359,661 fr. comprend 148,525 fr. pour frais de navigation et 54,562 fr. pour l'entretien des bateaux.

Luxembourg. — La dépense d'entretien du materiel pour la ligne Grand-Ducale est comprise dans la dépense de la traction. La somme de 52,956 fr. portés comme dépense de l'administration Grand-Ducale comprend 22,826 fr. pour intérêts, commissions et agio.

Pepinster à Spa. — La dépense de la voie et des bâtiments comprend 19,966 fr. pour réfection de la voie et 116,353 fr. pour la subvention stipulée à l'article 2 de la convention du 11 octobre 1861.

SOCIÉTÉ ANONYME ET GÉNÉRALE D'EXPLOITATION. — TABLEAU No XV (pages 408 et 409),

Société anonyme et générale d'exploitation.— Le total général des recettes porté à la page 393 du tableau no VII, 5,212,732 francs (non compris les deux chemins de fer industriels) été rectifié dans le tableau no XV et augmenté d'une somme de 19,801 francs ainsi répartie : 7,868 fr. à la Flandre Occidentale ; 277 fr. à Gand-Selzaete ; 4,172 fr. à Hainaut-Flandres ; 7,522 fr. à Lichtervelde à Furnes et 38 fr., mais en moins, à Tamines-Landen. Ces différences, sauf la dernière, ont été relevées dans le 1e trimestre de l'année.

Par services on a obtenu les augmentations suivantes : 9860 fr. aux voyageurs pour

5315 voyageurs en plus à la Flandre Occidentale et 5723 voyageurs en plus à Lichtervelde à Furnes; 171 fr. aux bagages; 214 fr. aux équipages; 1642 fr. aux messageries, 8014 fr. aux marchandises et 100 fr., mais en moins, aux recettes extraordinaires, cette dernière rectification est faite sur les 3 derniers trimestres, la recette portée à 615 francs était de 515 francs pour Gand à Selzaete Lokeren.

Une recette de 47147 fr. pour messagerie et marchandises, non détaillée par la Société de Hainaut-Flandres, a été portée en entier à l'article marchandises; il en a été de même pour une somme de 10170 francs à la Flandre Occidentale.

Voici le résumé des recettes brutes des Sociétés anonyme et générale d'exploitation pour l'anné 1867 :

Société anonyme d'exploitation, le 1er trimestre de 5 compagnies	fr.	726,061
Evaluation de la garantie d'intérêt de l'État (1er trimestre).		95,000
Société générale d'exploitation les 3 derniers trimestres. — les 5 compagnies ci-dessus et le Centre		1,141,807
— ligne de Saint-Ghislain		497,683
— id. du Haut et Bas-Flénu		955,772
Produit des décomptes du matériel		106,866
Evaluation de la garantie de l'État (pour 9 mois).		297,000
Total des Sociétés anonyme et générale d'exploitation	fr.	6,818,189
Recette brute du 1er trimestre 1867. — Centre et Beaume à Marchienne		364,665
— Saint-Ghislain.		160,982
— Haut et Bas Flénu		387,763
Total général des recettes de l'année entière		7,731,599

PROFITS ET PERTES. — TABLEAU N° XIX (pages 414 à 417).

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen.* — Col. 3. Y compris 270,000, reçu du Grand-Central pour les mois d'août à décembre 1867.

Col. 5. 63,777 fr. pour bénéfice de la houillère de Kerchrath et 23,894 fr. pour transport de charbon de Bergish et Märkisch.

Col. 11. Compris dans la somme de 448,226 fr., laquelle comprend également des coupons arriérés.

(2) *Anvers à Gand par Saint-Nicolas.* — Col. 8. Intérêts et frais de banque, plus 5,000 fr. pour transformation du bateau à vapeur.

(3) *Chimay.* Col. 5. Intérêts sur cession d'obligations, 16,827 fr.; vente de vieux matériaux, 2,071 fr.

Col. 8. Intérêts et escomptes sur comptes courants.

(4) *Eecloo à Bruges.* — Col. 1. Le bénéfice reçu de la Société de Gand à Eecloo est de 25,850 fr., dont on a déduit 6,520 fr. pour frais d'administration, etc.

Col. 8. Perte subie sur 1,000 obligations reçue d'Eecloo à Gand à valoir sur le prix du matériel.

(5) *Grand-Central Belge, exploitation commune.* — Col. 2. Cette somme se décompose comme suit :

Part fixe de l'Entre-Sambre et Meuse.	fr.	1,035,000
Id. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht	»	137,658
Id. de Landen à Hasselt.	»	48,121
Id. de l'Est-Belge	»	1,113,129
Id. d'Anvers à Rotterdam	»	2,055,480
Total.	»	4,389,388

Col. 5. Produit de l'emploi réciproque du matériel roulant.

Col. 8. Y compris 163,637 fr. pour escomptes, commissions et intérêts.

Col. 9. Y compris 41,507 fr. pour redevance payée à la Cie du Nord de la Belgique pour la ligne de Turnhout à Tilbourg.

(6) *Anvers à Rotterdam.* Col. 5. Excédant disponible sur les exercices antérieurs

Col. 8. Cette somme comprend 84,690 fr., pour escomptes, commissions et intérêts; 27,020 fr. pour frais généraux; 160,820 fr., prélèvement pour les dépenses de 1er établissement sur la part des bénéfices de l'Est-Belge; 128,514 fr. pour prévision du chef des avances faites à la Cie d'Aix-la-Chapelle à Landen.

Col. 9. Location de la ligne d'Anvers à Hasselt, 535,386 fr.; exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, 6,500 fr.; redevance pour usage de voies, etc., appartenant à d'autres administrations, 32,896 fr.

(7) *Est-Belge.* — Col. 3. Cette somme diffère de 181,566 fr. avec celle renseignée au renvoi (5), qui résulte des comptes publiés par Anvers à Rotterdam.

Col. 8. Y compris 10,000 fr. à valoir sur l'amortissement de la garantie d'intérêt due à l'État; et 54,758 fr. pour escomptes, commissions et intérêts sur comptes courants.

(8) *Entre-Sambre et Meuse.* — Col. 5. Dividende attribué aux actions rachetées.

Col. 17. Somme affectée au rachat d'actions primitives.

(9) *Liégeois-Limbourgeois* — Col. 3. Redevance payée par la Cie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, qui encaisse à son profit la garantie du minimum d'intérêt de 113,000 francs.

Col. 5. Complément de la redevance payé par MM. Bischoffsheim et de Hirsch.

(10) *Liége à Maestricht.* — Col. 7. Voir le renvoi (47), page 363.

(11) *Lierre à Turnhout.* — Col. 5. Intérêts 3 p. c. sur fonds de réserve, 4,408 fr.; intérêts sur l'encaisse, 8,314 fr.; escompte des coupons d'intérêts, 2,442 fr.; bail 13,098 fr.

Col. 7. Le solde antérieur a été ajouté au fonds de réserve.

(12) *Luxembourg.* — Col. 2. Part de recettes revenant à la Cie Guillaume-Luxembourg, soit 215,946 fr. pour le 1er semestre, et 223,714 fr. pour le second semestre.

Col. 5. Fr. 14,331, bénéfices du canal se décomposant comme suit : Droits de navigation 41,658 fr.; locations et ventes diverses 2,986 fr.; dépenses d'exploitation 33,313 fr.

La somme de 24,256 fr. (même col. 5), représente l'attribution pour l'apport du matériel roulant.

Col. 8. Le somme de 351,699 fr. comprend : dépenses des semestres antérieurs 75,069 fr.; intérêts, commissions 191,304 fr.; remboursement à l'État à valoir sur la garantie du minimum d'intérêt reçu, 52,430 fr.; amortissement des 2/3 de 3 années de frais de surveillance payés à l'État en 1866 20,000 fr.; amortissement des 2/3 du coût de réparations extraordinaires 12,896 fr.

(13) *Pepinster à Spa.* — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit :

Recettes de l'exploitation du 1er janvier au 18 février 1867 . . .	fr.	22,713
Quote-part dans les recettes de l'exploitation par l'Est français. .	»	239,201
Produits extraordinaires	»	1,249
Produits de la vente du matériel, d'objets de magasin et divers. .	»	122,425
Ensemble. . .	fr.	385,588
Dépenses d'exploitation 35,252 fr.; réfection de la voie 19,966 fr.; à-compte sur la subvention du 11 octobre 1861, 116,353 fr. . . .	»	171,551
Reste net. . .	fr.	214,037

(14) *État belge.* — Col. 2. La quote-part à déduire se décompose comme suit :

Dendre et Waes.	fr. 1,619,723	3,372,307	4,044,637
Tournai et Jurbise.	917,438		
Hal à Ath et Tournai à la frontière. .	418,105		
Braine-le-Comte à Gand	417,041		
Mons à Manage (redevance fixe).	fr. 672,330		

Col. 5. Produits indirects du chemin de fer se décomposant comme suit :

Location de terrains, herbages, vidanges et bâtiments.	fr.	24,394
Id. de cafés restaurants.	»	55,097
Droit d'apposer des affiches et de vendre des journaux.	»	12,752
Vente de terrains, de matériel hors d'usage, d'objets non réclamés, d'arbres, plantations et herbages.	»	71,231
Droit de magasin à l'entrepôt du Petit Bassin, à Anvers. . . .	»	190
Deuxième et dernier à-compte versé par la ville de Gand sur les 200,000 francs qui leur ont été avancés en 1848	»	20,000
Argent non réclamé	»	1,160
Total. . .	fr.	184,025

Col. 7. Le solde antérieur de 15,755,826 fr. est augmenté des dépenses d'exploitation des années antérieures liquidées en 1867, savoir de : 1,898 fr. pour 1862; 41,032 fr. pour 1863 ; 40,380 fr. pour 1864 ; 68,078 fr. pour 1865 et 105,304 fr. pour 1866.

Col. 8. Les dépenses diverses se décomposent comme suit :

Frais d'amortissement 17,826 fr. ; frais autres que ceux d'amortissement 20,374 fr. ; et 360,978 fr. pour excédant du prix de rachat des titres à 4,183,718 fr. sur la valeur d'émission de fr. 3,822,740 fr., et ce, non compris 17,512 fr. attribués à la ligne de Mons à Manage.

Col. 10. Non compris 654,818 fr. qui, avec les 17,512 fr. forment la redevance ou part fixe des bénéfices attribuée à la société de Mons à Manage.

Col. 11. Valeur au taux d'émission des capitaux rachetés, non compris la partie de la redevance de Mons à Manage de 17,512 fr.

Col. 19. Ce solde se décompose comme suit :

Dû au trésor public pour avances	fr.	14,544,296
Frais d'exploitation en 1835-1836	»	700,979
Ordonnances prescrites	»	16,924

Et si on y ajoutait 1,141,797 fr. pour une partie des intérêts semestriels afférents à 1867 et payables en 1868, on obtiendrait 16,403,996 fr. pour déficit au 31 décembre 1867 après le prélèvement de l'amortissement effectué.

(15) *Dendre et Waes.* — Col 3. Une partie est portée par prévision par la société parce que tous les comptes ne lui sont pas encore remis au moment de la clôture du bilan.

Col. 5. Solde à nouveau reporté 1,383 fr. ; transfert d'actions et intérêts 1,150 fr.

Col. 8. Frais généraux 17,798 fr. ; intérêts en compte courant 1,400 fr. ; Lokeren à Zelzaete, suivant convention du 2 janvier 1864, 1,173 fr.

(16) *Tournai à Jurbise.* — Col. 8. Indemnité du conseil 17,000 fr. ; frais de direction 15,000 fr. ; frais généraux 28,116 fr. (y compris la patente).

(17) *Braine-le-Comte à Gand.* — Col. 3. Compris 53,788 fr. pour rectifications de recettes réclamées à l'État.

Col. 5. Décompte avec l'entrepreneur général pour le mois de janvier 1867 non compris la partie des rectifications réclamées à l'État pour le mois de janvier.

(18) *Centre.* — Col. 3. Y compris 1,048,419 fr. reçus des Bassins houillers, en vertu de la convention du 30 mars 1867.

Col. 5. Intérêts, escomptes, etc.

Col. 8. Location de matériel 28,000 fr. Solde de réparations de matériel pendant les années antérieures 19,330 fr.; frais judiciaires et honoraires d'avocats 2,936 fr.; frais divers, intérêts, commissions 231,200 fr.

(19) *Beaume à Marchiennes.*—Col. 3. Y compris 290,331 fr. reçu des Bassins houillers.

Col. 8. Location de matériel, intérêts, escomptes et commissions.

Col 19. Le solde appartient à la Cie du Centre qui possède toutes les actions de Beaume à Marchiennes. (Voir page 129.)

(20) *Flandre occidentale.* — Col. 17. Somme affectée au rachat d'actions primitives.

(21) *Hainaut et Flandres.*— Ce compte ne nous a pas été communiqué. Voir plus loin aux tableaux des bilans et page 384 du premier annuaire et pag. 169 du présent annuaire.

(22) *Société générale d'exploitation.* — Col. 1 et 3. Y compris 106,866 fr. de recettes pour emploi réciproque du matériel.

Col. 2. Cette somme se subdivise comme suit :

Payé à la Société anonyme d'exploitation	fr.	822,000
Id. id. des Bassins houillers du Hainaut . .	»	1,607,895
Payé directement par la Société générale d'exploitation pour intérêts de titres.	»	263,898
Total. . .	fr.	2,693,793

La Société générale n'a de rapports qu'avec les deux sociétés anonymes d'exploitation, et des Bassins houillers, *seules* chargées de servir aux compagnies, par elles reprises, les redevances ou rentes consenties par contrat.

Les sociétés qui ont affaire directement à la Société générale sont celles de Hainaut et Flandres, Manage-Wavre, Picton, Tamines à Landen et Ostende à Armentières.

Les compagnies en rapport avec la Société anonyme d'exploitation sont : la Flandre occidentale, Lichtervelde à Furnes, Gand et Lokeren à Zelzaete et l'Ouest de la Belgique. Les compagnies payées par la Société des Bassins houillers sont : Le Centre, Frameries à Chimay, Saint-Ghislain et le Haut et Bas-Flénu.

Les titres de ces sociétés offrent donc, pour ainsi dire, une double garantie.

Col. 4. Bénéfice de batelier de Tubize 40,007 fr.; intérêts, commissions, etc., 468,135 fr. Bénéfices de négociations et réalisations diverses 2,915,282 fr.

Col. 5. Intérêts, commissions, etc., 6,636 fr.; amortissement des travaux exécutés sur les lignes du Centre 39,743.

Amortissement sur la valeur de l'outillage des ateliers de Tubize et de la Sambre 20,939 fr.; amortissement de 5 p. c. sur la valeur des immeubles de Tubize et de la Sambre 33,952 fr.

Col. 17. Fonds de prévision 2,500,000 fr.; fonds de réserve 94,970 fr.

(23) Les comptes de profits et pertes de ces sociétés ne nous ont pas été communiqués.

(24) *Charleroi à la frontière de France.* — Col. 5. Provient de 32,305 fr. pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale et dont on a déduit 4,971 fr. pour intérêts sur cautionnements et commissions sur paiement de coupons et remboursements d'obligations Nord Belge.

Col. 8. Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 11. L'amortissement est compris avec les intérêts.

Col. 15. Pour la somme de 271,276 fr. voir renvoi (55) page 364.

(25) *Liége à Namur et Givet.* — Col. 5. Provient de 30,958 fr. pour intérêt à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale et de 900 fr. pour dividende du pont de Namèche, dont on a déduit 13,682 fr. pour intérêts sur cautionnements et commission sur paiements de coupons et remboursement d'obligations Nord Belge.

Col. 8. Retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 10. La somme de 748,606 fr. comprend l'amortissement.

Col. 15. Voir renvoi (55) page 364.

(26) *Mons à Haumont.* — Col. 3. Les 390,000 fr. sont relatifs à la partie française; cette subdivision est pour ordre d'après le compte de la compagnie Nord Belge. — La somme de 137,780 fr. comprend les 350,000 fr. reçus de la société des Bassins Houillers du Hainaut, pour prix du bail de la ligne de St-Ghislain.

Col. 5. Provient de 13,021 fr. pour intérêts à 5 p. c. des sommes restant à verser pour reprise du matériel de la ligne de St-Ghislain et 5,093 fr. pour intérêts à 5.73 p. c. bonifiés par l'administration centrale, dont on a déduit 4,215 fr. pour intérêts sur cautionnements et commission sur paiement de coupons et remboursement d'obligations Nord Belge.

Col. 8. 7,613 fr. pour frais d'administration et frais généraux de la société anonyme; 3,201 fr. pour retenue de 3 p. c. pour la caisse de retraite.

Col. 11. L'amortissement est compris avec les intérêts.

Col. 15. Voir renvoi (55) page 364.

(27) *Nord Belge.* — Comptabilité centrale.

Col. 10 et 11. L'amortissement des 350 obligations Nord Belge, est déduit de la colonne 10 et ajouté à la colonne 11 pour les trois lignes Belges.

Col. 15 et 17. Le prélévement pour le fond de réserve des lignes Nord Belge est déduit de la colonne 15 et ajouté à la colonne 17 pour les trois lignes Nord Belge; en 1866 ce prélévement a été de 48,658 fr.

BILAN (*actif*). — TABLEAU N° XX. (Pages 418 à 421).

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen.* — Col. 3. 5. Voir les renvois (11) (12) page 364.

Col. 10. Valeur des obligations de la 3me émission à placer.

Col. 11. Valeur du charbon en magasin.

(2) *Anvers à Gand.* — Col. 10. Valeur de 103 actions ordinaires et de 1 action privilégiée de la Cie avec intérêts échus.

(3) *Bruges à Blankenberghe.* — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit : route, terrains, terrassements, ouvrages d'art et plantations 1,108,395 fr.; voie ferrée, billes, rails et accessoires 503,261 fr.; stations, magasins, bâtiments et ateliers 26,222 fr.; prolongement vers Heyst 58,981 fr.

Col. 5. Matériel de transport 259,966 fr.; matériel fixe 13,263 fr. ustensiles et outils divers 12,764 fr.

Col. 10. Actions 207,500 fr.; obligations 270,000 fr.; cautionnements déposés à la Banque Nationale 39,964 fr.;

(4) *Chimay.* — Col. 10. Versements arriérés sur actions 350 fr.; actions 69,000 fr. obligations 9e série 536,700 fr.

Digitized by Google

(5) *Grand-central Belge, exploitation commune.* Les longeurs et les moyennes par kilomètre, comprennent Aix-la-Chapelle à Maestricht Landen, etc.

Col. 3. Y compris 1,575,830 fr. pour l'atelier central de Louvain.

Col. 10. Valeur des titres déposés par une partie du personnel pour son cautionnement.

Col. 11, Y compris 289,401 fr. pour travaux en cours d'exécution à l'atelier central de Louvain.

Col. 15. Cette somme se décompose comme suit : Cie d'Anvers à Rotterdam 1,154,169 fr. ; Cie d'Aix-la-Chapelle à Hasselt 132,542 fr. ; administration en relation 390,082 fr.; particuliers 1,305,310 fr. ; ordonnances à encaisser 956 fr. ; Nord de la Belgique 1,789 fr.

(6) *Anvers à Rotterdam.* — Le bilan renseigne la somme de 18,068,002 fr. pour premier établissement, laquelle se décompose comme suit pour la justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la société.

a. Dépense de construction et diverses d'Anvers à Rotterdam. .			fr.	12,107,557
b. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Rotterdam, évalué approximativement à.			»	3,400,000
c. Matériel et mobilier d'exploitation d'Anvers à Hasselt. . . .			»	1,805,409
d. A valoir sur le forfait des dépenses du Grand-central Belge	fr.	7,000,000		
Moins les sommes reçues de l'Est Belge pour ces dépenses	»	5,677,518	»	1,322,482
Ensemble dépenses brutes				18,635,448

Dont il a été déduit lors de la formation des bilans, voir page 366 :

e. Amortissement de 176 obligations d'Anvers à Hasselt, 3 p. c.		»	48,840
Amortissement effectué en 1866.	Anvers à Rotterdam, 74 oblig. 5 p. c.	»	74,000
	Id. id. 13 » 3 p. c.	»	3,590
	Anvers à Hasselt, 18 » 3 p. c.	»	5,292
f. Amortissement effectué en 1867 :			
Anvers à Rotterdam, 78 obligations, 5 p. c.		»	78,000
Id. id. 18 » 3 p. c.		»	5,400
Anvers à Hasselt, 18 » 3 p. c.		»	5,400
Ensemble. . .		fr.	220,522
g. Solde de la subvention de l'Est belge. . 73,884			
Amortissement prélevé en 1856-1858 sur les bénéfices de l'exploitation 273,040			346,924
			567,446
Reste comme au bilan de la société. . .		fr.	18,068,002

Ce compte a en outre été débité et crédité de fr. 79,464 pour 276 obligations jusqu'au 31 décembre 1865 et de

Fr. 12,500	pour 25 obligations	en 1866	(Anvers à Rotterdam.)
30,060	» 80 »	1866	(Anvers à Hasselt.)
6,600	» 22 »	1867	(Anvers à Rotterdam.)
25,200	» 84 »	1867	(Anvers à Hasselt.)

Col. 10. 91 14/20 obligations 3 p. c. 1re série 25,218 fr. ; plus 1,322,482 fr. Voir (6) *d*, ci-dessus.

(7) *Anvers à Hasselt.* — Col. 3. Voir col. 10 et 11 du bilan passif, tableau XXI et le renvoi (31), page 366 où les sommes de 5,705,324 fr. et 5,510,328 fr. sont remplacées par 9,810,300 fr. et 111,450 fr. en 1867.

(8) *Turnhout à Tilbourg.* — Col. 3. Cette somme représente 10,294 1/2 obligations, à 300 francs, remboursables à 500 fr. et rapportant 15 francs d'intérêts. (Voir le tableau suivant du passif.)

(9) *Est belge.* — Le bilan renseigne la somme de 39,536.416 fr. pour premier établissement, laquelle doit se décomposer comme suit pour justification des sommes portées au tableau et concordance avec le bilan publié par la société.

a. Dépenses de construction et diverses.		fr.	25,137,027
b. Actes à régulariser pour acquisitions de terrains		»	95,382
c. Comptes à régler id. id.		»	32,738
d. Prix d'acquisition de terrains et propriétés à réaliser . .		»	382,954
e. Dépenses faites directement par l'Est belge par suite de la formation du Grand-Central belge et non comprises dans celles ci-dessus, ni dans le bilan du Grand-Central belge.		»	731,070
f. Matériel et mobilier.		»	7,262,854
g. Participation ou forfait des dépenses du Grand-Central belge : Remis à la société d'Anvers à Rotterdam suivant convention . . . . . fr.	1,894,402		
Somme portée en compte au 31 décembre 1867 et à valoir sur le forfait de 6,000,000 fr. . . . »	4,000,000		
			5,894,402
Total général. . .		fr.	39,536,416

Col. 10. Cette somme se décompose comme suit :

31 obligations à 4 1/2 p. c.		fr.	31,000	fr. 8,145,402
7,362 id. 3 p. c. 3e série. . .		»	2,208,600	
38 id. 3 p. c. 2e »		»	11,400	
Plus ci-dessus renvoi (9, *g*		»	5,894,402	

(10) *Jonction de l'Est.* — Col. 10. Versements arriérés 40,187 fr. Valeurs de portefeuille 1,100 fr.

(10bis) *Manage à Pieton.* — Les actionnaires de cette société se sont réunis le 12 octobre 1868, en assemblée générale, pour ratifier une convention du 21 septembre 1868, par laquelle la Compagnie des Bassins houillers se charge des dettes de la société et garantit l'exécution du traité passé, le 15 février 1868, avec la Société générale d'exploitation, traité qui stipule une rente kilométrique de 8,500 francs la 1re année, avec une augmentation de 500 francs par an jusqu'à la 10e année, en 1876, où le montant de la rente s'élèvera à 13,000 francs pour cette année et toutes les suivantes jusqu'à l'expiration de la concession.

Cette rente permettra à la société de Manage à Pieton, de distribuer à ses actionnaires, après payement des charges sociales, un dividende de 11 fr. en 1868; 13 fr. en 1869; 16 fr. en 1870; 18 fr. en 1871; 20 fr. en 1872; 23 fr. en 1873; 25 fr. en 1874; 27 fr. en 1875; 30 fr. en 1876.

Deux cents actions restantes à la société ont été délivrées à la Société des Bassins houillers du Hainaut.

(11) *Liégeois-Luxembourgeois.* — Col. 10. Cette somme se décompose comme suit :

197 actions retenues pour travaux exécutés.	fr.	98,500
5,187 id. déposées pour payement de l'entreprise générale.	»	2,593,500
4,460 obligations id. id. id. id.	»	2,238,000
1,855 id. en portefeuille (3e émission)	»	927,500
Total. . .	fr.	5,849,500

(12) *Liége à Maestricht.* — Col. 15. Dépenses portées en compte provisoire, voir renvoi (47) page 363.

(13) *Luxembourg (Gr. Comp. du).* — Col. 3. La somme de 12,233,201 se décompose comme suit : Embranchement vers Bastogne, 604,558 fr.; canal, 10,106,851 fr.; terrains et propriétés au nom de la Cie, 293,594 fr.; escompte d'obligations, 1,226,198 fr. Il n'a pas été tenu compte de ces sommes dans le calcul par kilomètre construit ou exploité.

Col. 10. Versements arriérés sur actions, 6,450 fr.; 24,905 obligations: 12,452,500 fr.

(14) *Pépinster à Spa.* — Col. 2. La moyenne de la longueur exploitée par l'Est français est de 10 k. 103.

Col. 10. Obligations à 3 p. c. 612,000 fr.; obligations amorties, 21,000 fr.

(15) *État belge.* — Col. 3. Cette somme se décompose comme suit :

Route proprement dite, 143,927,503 fr.; stations et dépendances, 40,964,540 fr.; frais généraux, 5,426,258 fr.

Col. 5. Se rapporte au réseau entier exploité par l'État belge et ne comprend pas la valeur du matériel apporté par Mons à Manage, voir renvoi (16) ci-après.

Col. 10. Disponible sur les crédits législatifs.

Col. 11. Le compte-rendu ne renseigne pas cette valeur.

Col. 16. La décomposition de cette somme se trouve au renvoi (14) col. 19, page 451 des observations du compte profits et pertes.

(16) *Mons à Manage.* — Le matériel de la ligne de Mons à Manage lors de la cession de ce chemin de fer au profit de l'État, se composait de : 12 locomotives; 12 tenders; 24 voitures et fourgons pour voyageurs; 996 wagons à charbon et 10 wagons à frein.

D'après le rapport du Ministre des travaux publics adressé à la section centrale le 16 mars 1858, la construction du chemin de fer de Mons à Manage y compris l'achat du matériel roulant a coûté, en tout, un capital de. . . . . fr. 14,474,768

Mais pour que la voie et le matériel fussent mis en parfait état d'exploitation, il devait être employé à leur réfection une somme de » 1,251,595

De sorte que la valeur lors de la reprise par l'Etat pouvait être fixée à . . . . . » 13,223,173

Abstraction faite de la plus value que les réfections annuelles avaient procurée à l'immeuble et des améliorations notables que comporte la dépense présumée de 1,251,595 fr.

La dépense de 14,474,768 fr. appliquée à 33 kilomètres de voie, fait ressortir le coût d'un kilomètre à fr. 438,629; en calculant la valeur totale sur le pied du prix d'achat ou 13,223,173 fr., on trouve que l'Etat paie par kilomètre une somme de 400,702 fr.; savoir : voies et stations 212,064 fr., matériel 82,330 fr.; frais généraux 106,308 fr.

Voir pages 181, 182 et 444 du premier annuaire et les renvois (6) et (7) page 364 du présent annuaire.

(17) *Dendre et Waes.* — Col. 5. Voir renvoi (8) page 364.

Col. 15. 301,341 fr. dus par l'Etat Belge et 270,600 fr. pour le produit présumé de novembre et décembre 1867.

(18) *Hal à Ath.* — Col. 15. Dû par l'Etat Belge pour solde de compte des recettes.

(19) *Braine le Comte à Gand.* — Col. 15. Dû par l'Etat Belge pour solde de compte des recettes y compris une somme de 53,788 fr. réclamée pour rectifications des recettes.

(20) *Centre.* — Col. 5. Le matériel compris dans les dépenses de 1er établissement a été évalué à 4,251,877 fr. au 31 mars 1867 savoir : mobilier etc. 171,877 fr. et matériel de traction 4,080,000 fr.

Col. 8. Dépenses de 1er établissement se décomposent comme suit au bilan : railway et fourniture d'un premier matériel faisant partie du forfait 9,910,208 fr.; divers 311,908 fr. ; frais généraux 845,767 fr. ensemble. . . . fr. 11,067,883

Matériel acquis par la compagnie.	»	3,248,647
Inventaire, mobilier, outils, etc	»	171,877
Bassin d'Erquelines	»	290,896
Gare de Sars-Longchamps, Grand-Reng et de formation . . .	»	29,173
Télégraphe et ses dépendances.	»	23,076
Raccordements et embranchements	»	2,354,242
Travaux neufs	»	181,212
Travaux et agrandissement de la station de Marchiennes et travaux divers.	»	1,886,500
Deuxième voie de Beaume à Marchiennes, agrandissement des stations et travaux nécessités par la pose de cette deuxième voie.	»	750,965
Ligne de Piéton à Leval.	»	667,530
Travaux divers pour le raccordement de St-Arthur et la ligne de Beaume à Marchienne	»	312,742
Différence entre le cours côté au bilan et la valeur réalisée lors de la négociation des obligations de la 1re série.	»	391,300
Total. . . .		21,382,063

Col. 10. 6,000 Actions de Beaume à Marchiennes 3,000,000 fr. ; 11,000 actions privilégiées 5,500,000 fr. ; 20,000 obligations 7e série 5,000,000 fr. ; et cautionnement déposé au gouvernement 33,062 fr.

Col. 15. Y compris 272,180 fr. montant des obligations remboursées dont le prélèvement n'a pas encore été opéré sur le compte profits et pertes.

(21) *Flandre Occidentale.* — Col. 5. Prix coûtant du matériel dont 289,797 fr., ont été prélevés, sur les bénéfices de l'exploitation. Ce matériel ainsi que le mobilier ont été estimés à 1,578,546 fr. lors de la reprise à bail par la Société anonyme d'exploitation. La valeur du mobilier entrait pour 50,640 fr. dans la somme de 2,077,421 fr.

Col. 10. Placement.

(22) *Hainaut et Flandres.* — Col. 3 et 8. Ligne principale de St-Ghislain à Gand 27,706,055 fr. ; Basècles à Péruwelz et à la frontière 455,961 ; Péruwelz à Tournai 530,202 fr.

(23) *Société générale d'exploitation.* — Col. 3. Valeur des ateliers de Tubize 194,194 fr. et des ateliers de la Sambre 184,851 fr. sur lesquels il est amorti 5 p. c. soit 33,952 fr. ; travaux exécutés sur la ligne du Centre 39,743.

Col. 5. Cette somme fait sans doute en partie double emploi avec les sommes portées aux sociétés dont les lignes sont exploitées par la Société générale d'exploitation savoir : mobiliers des stations, outils et ustensiles 1,167,591 fr. ; matériel de traction et de transport 11,196,695 fr. ; matériel neuf 2,537,315 fr. ; amortissement à Tubize et à la Sambre sur outillage 20,939 fr.

Col. 10. 22,927 Actions non émises 11,463,500 fr. ; versements sur souscription d'actions non appelés 5,165,300 fr. ; valeurs en portefeuille 4,403,500 fr.

(24) *Tamines à Landen.* — D'après l'article 53 des statuts, le premier bilan ne doit être formé qu'à la fin de l'année pendant laquelle le terme de 90 années, durée de la concession, aura pris cours, s'il comprend au moins quatre mois.

BILAN (*passif.*) — TABLEAU N° XXI. (Pages 422 à 425.)

(1) *Aix-la-Chapelle à Maestricht.* — Col. 3, 4. Le nombre sorti aux tirages au sort est 38 de la première émission, 9,000 thalers et 20 de la deuxième émission, 5,000 thalers.

La somme de 6,000 francs représente le montant des obligations réellement remboursées à la fin de l'année 1867 ; la plupart des autres obligations sorties ont été payées en 1868.

Col. 10. 2,556 obligations à 225 thalers et 3,249 à 100 thalers pour la 3e émission.

(2) *Grand-Central. Exploitation commune.*—Col. 3, 4, 5, 6, 10. Voir les renvois (10), (11), (12), page 369.

Col. 17. Cette somme se décompose comme suit :

Sommes dues pour achat de matériel payable par annuités . .			fr.	3,092,515
Ordonnances à liquider.			»	1,198,877
Exploitations fusionnées :				
Est belge	fr.	1,017,056	»	1,376,684
Hasselt à Landen.	»	48,121		
Nord de la Belgique.	»	41,507		
Aix-La-Chapelle à Hasselt.	»	270,000		
Administrations en relation			»	771,612
Particuliers			»	460,051
Cautionnements du personnel			»	157,355
Bénéfices à répartir par Anvers à Rotterdam.			»	3,168,609
		Total. . .	fr.	10,225,703

(3) *Anvers à Rotterdam.* — Col. 4. Voir (6) *e, f,* page 451, aux observations de l'actif, pour le détail de l'amortissement, savoir :

152 obligations à 3 p. c. Anvers-Rotterdam.			fr.	152,000
31 id. à 3 p. c. id.	207 obligations.		»	8,990
176 id. à 3 p. c. Anvers-Hasselt.			»	59,532
		Ensemble. . .	fr.	220,522

Col. 17. La somme de 753,137 fr. se décompose comme suit :

Frais à liquider, 2,768 fr. ; Compagnie du Nord de la Belgique, 181,575 fr. ; Société

du chemin de fer de Turnhout, 246,607 fr. ; bénéfices attribués aux membres de l'administration 32,853 fr. ; prélèvements pour les dépenses de premier établissement sur la part des bénéfices de l'Est belge, 160,820 fr. ; prévision du chef des avances faites à la Compagnie d'Aix-La-Chapelle à Landen, 128,514 fr.

(4) *Anvers à Hasselt.* — Col. 10 et 11. 32,701 + 371 1/2 = 33,072 1/2 obligations. Voir renvoi (14), page 369.

(5) *Turnhout à Tilbourg.* — Col 10 et 11. Ce nombre a été calculé sur 31,130 mètres, à raison de 5,333 fr. 33 c., d'après la formule du renvoi (15), page 369.

(6) *Est belge.* — Col. 3 et 4. Se décomposent comme suit :

37	obligations de	500 fr. à	5 p. c.	18,500 fr.	571,800 fr.
935	id.	id.	4 p. c.	467,500	
286	id.	id.	3 p. c.	85,800	

Col. 17. Traites et remises à payer et créanciers divers 119,927 fr. ; garantie du minimum d'intérêt restant à rembourser au gouvernement, 106,302 fr.

(7) *Entre-Sambre et Meuse.* — Col. 3. 381 obligations à 4 p. c. et 53 à 4 1/2 p. c.

(8) *Luxembourg (Gr. Comp. du).* — Col. 17.

Salaires et états divers	fr.	156,513
Divers en compte courant	»	505,820
A. G. Arrasse, entrepreneur	»	598,271
Effets à payer	»	4,116,059
Compagnies de chemins de fer	»	470,050
En dépôt pour garantie des contrats (G. Arrasse, etc.)	»	695,792
Emprunt	»	1,251,333
Total	fr.	7,791,838

(9) *Spa à la frontière Grand-Ducale.* — Col. 11. Montant des obligations à 5 p. c. remises en paiement des travaux.

(10) *État belge.* — Col. 4. Capitaux amortis calculés d'après la valeur d'émission. Col. 11. Cette somme se décompose comme suit :

CAPITAL.	SOMMES RESTANT A AMORTIR	
	Valeurs nominales en francs.	Valeurs effectives d'après le produit de l'émission.
Emprunt de 1836 4 p. c.	8,090,129	7,379,321
Id. 1838 3 p. c.	11,921,430	8,387,780
Dette de 1853 4, 5 p. c.	97,358,680	93,611,462
Id. 1857 4, 5 p. c.	1,312,660	1,310,223
Emprunt de 1860 4, 5 p. c.	4,637,555	4,637,555
Id. 1865 4, 5 p. c.	29,061,648	29,592,312
Ensemble fr.	152,382,102	144,727,653
Ressources ordinaires	51,943,599	51,943,599
Villes de Bruxelles et de Gand, etc.	391,182	391,182
Totaux fr.	204,716,883	197,062,434

Col. 14. Intérêts courus jusqu'au 31 décembre 1867, mais non encore exigibles, sur les semestres à échoir au 1er février et au 1er mai 1868, des parties non amorties des emprunts à 3 et à 4-50 p. c.

Col. 16. Voir renvoi (4), page 368.

(11) *Mons à Manage.* — Col. 1. Ces actions de 500 francs sont remboursées à 312 fr. 50. Voir page 184.

(12) *Tournai à Jurbise.* — Les actions de dividende sont rachetées au moyen des fonds d'amortissement prélevés chaque année sur les bénéfices.

(13) *Flandre Occidentale.* Col. 3 et 10. — Non compris 6000 obligations à 3 p. c. émises à 277,50 fr. en 1867 et non portées au bilan de la Société du 31 décembre 1867.

(14) *Hainaut et Flandres* col. 3 et 10.—Non compris une seconde série d'obligations de 500 fr. à 3 p. c. entièrement libérée et 45,500 obligations de 200 fr. donnant 5 francs d'intérêt par an, remboursables par tirage au sort annuel. Ces valeurs sont au bilan arrêté au 31 décembre 1868 (voir page 171).

(15) *Société générale d'exploitation*, col. 17. — Cette somme se décompose ainsi : créditeurs divers 2,717,808 fr.; créditeurs à terme 470,582 fr.; fonds de prévision 2,500,000 fr. et fonds de réserve (20 p. c.) 94,970 fr. Col. 18. Il n'a pas été effectué d'amortissement sur le capital, mais il a été prélevé les amortissements suivants : sur les travaux exécutés sur les lignes du Centre 39,743 fr.; sur l'outillage des ateliers de Tubize et de la Sambre 20,939 fr. et sur la valeur des immeubles de Tubize et de la Sambre 35,952 fr.

CAPITAL SOCIAL. — TABLEAU n° XXII (pages 426 à 429).

(1) *Anvers à Rotterdam.* — En 1866 l'intérêt de 14 francs par action a été payé en obligations au prix de 270 francs.

Payement des intérêts, achats et ventes des obligations de la Société anonyme d'Anvers à Rotterdam. — Payement des intérêts, etc. — Les Chefs de station payent à 3 jours de présentation les coupons d'intérêts échus qui leur sont présentés, ainsi que les obligations sorties au tirage au sort.

Les coupons sont à l'échéance du 1er novembre de chaque année et sont payables par QUINZE francs. Les obligations sorties au tirage au sort sont remboursables par CINQ CENTS FRANCS.

Tous les coupons d'intérêts échus depuis la date à laquelle les obligations sont remboursables doivent être attachés aux titres ; dans le cas où ces coupons manqueraient, il est déduit du montant à rembourser 15 francs par coupon manquant.

Achats et ventes d'obligations. — En cas d'ordre d'achat, les Chefs de station peuvent exiger un à compte de 30 francs par obligation à acheter, en attendant livraison des titres.

Les acheteurs doivent, outre le payement du prix fixé par le cours de la Bourse bonifier les intérêts courants, à 5 p. c. sur trois cents francs, à partir du 1er novembre précédent.

Les obligations ne sont remises aux acheteurs, que contre payement immédiat du prix de la vente et des intérêts précités.

Lorsque des porteurs d'obligations demandent que la vente en soit opérée pour leur compte, ils doivent remettre aux Chefs de station un ordre écrit de vendre : « (nombre) *obligations de la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*

au cours de.... ou au mieux. » C'est-à-dire au taux minimum fixé par le vendeur ou au taux qui pourra être obtenu en Bourse, à Bruxelles, sous minimum fixé. Cet ordre doit stipuler qu'il est valable pour... jours, ou jusqu'à une date déterminée.

Les signataires de l'ordre s'engagent, jusqu'à cette date, à reconnaître le vente qui aura été faite pour leur compte.

Les Chefs de station peuvent exiger le dépôt des titres à vendre, contre reçu mentionnant le nombre et les numéros des titres déposés. Les frais de courtage sont à charge des vendeurs. En cas de vente, les vendeurs doivent, en échange de la somme portée au bordereau de vente, remettre les titres au Chef de station, si le dépôt n'en a pas été exigé lors de l'ordre de vente.

(2) *État.* — Voir le renvoi (10) page 459 des observations du tableau XXI.

La recette nette (excédant du produit brut de l'exploitation sur la dépense budgétaire) ou le bénéfice net, représente en 1867, 4,841 p. c. du capital moyen utilisé. Il faut remonter à l'année 1851 où le chiffre a été de 4,19, pour avoir un résultat plus faible, en exceptant l'année 1858 dont le chiffre est de 4,61.

Par rapport au capital moyen utilisé, le produit p. c. des dix dernières années a été de 5,700 en 1858 ; 5,864 en 1859 ; 6,602 en 1860 ; 7,312 en 1861 ; 7,229 en 1862 ; 6,810 en 1863 ; 7,064 en 1864 et les chiffres du tableau n° XXII les années suivantes. (Voir tableau n° 4 page 180 du 1er Annuaire.

L'excédant de la recette sur la dépense a été appliqué comme suit, pour les trois dernières années, savoir :

		1865.	1866.	1867.
		—	—	—
Intérêts	p. c.	3,029	3,079	2,893
Amortissement.	p. c.	1,371	1,169	1,038
Frais d'amortissement	p. c.	0,007	0,005	0,007
Frais divers concernant les emprunts	p. c.	0,115	0,024	0,010
Versements faits au trésor	p. c.	2,268	1,094	0,293
Totaux. . .		6,990	5,371	4,841

(3) *Mons à Manage.* — Les 26,595 actions primitives, bien qu'émises à 500 francs ne sont remboursées qu'à 312,50 fr. Elles reçoivent 12,50 fr. d'intérêt annuel (13,20, — 0,70, voir page 184). Ces actions sont cotées sur le titre de Namur—Liége, il en est de même des actions privilégiées.

(4) *Flandre Occidentale.* — Les 6000 obligations 3 p. c. ; émises à 277,50 fr. ne sont pas comprises dans le bilan de la Compagnie au 31 décembre 1867.

(5) *Hainaut et Flandres.* — Les 45,500 obligations 3e série, de 200 francs, ont commencé à toucher l'intérêt de 2 1/2 p. c., soit 5 francs par titre, le 1er janvier 1869, pour l'année 1868. Les 41,214 obligations 2e série entièrement libérées ont touché 15 fr. d'intérêt à dater du 1er janvier 1868. Ces deux sortes d'obligations ne sont pas au bilan du 31 décembre 1867; mais bien à celui du 31 décembre 1868. Les obligations Péruwelz — Tournai ont disparu ; elles ont été échangées contre une partie des obligations de la 2e série.

Aucun dividende ni intérêt n'a été payé aux 45,500 actions libérées à 300 francs pour les exercices 1865, 1866 et 1867.

(6) *Gand à Terneuzen.*—Le bilan de cette Sociétés ne nous a pas été communiqué. Nous avons porté le capital social fixé par l'acte de Société.

(7) *Tamines à Landen.* — Le Conseil d'administration a été autorisé par l'Assemblée générale de porter à 50.000 le nombre des obligations, soit 4055 obligations encore à émettre après ratification du gouvernement. Des 45,945 obligations, 32,143 ont été émises à 280 fr. et 13,802 à 250 fr.

(8) *Mons à Hautmont.* — Le coût de la partie du chemin de fer de la frontière à Hautmont et à Maubeuge, d'environ 18 kilomètres, a été évalué par la Compagnie du Nord, d'après la rente à 5,179,995 francs.

CAPITAL SOCIAL. — TABLEAU N° XXIIbis page 430

(1) *Bassins houillers du Hainaut.* — Le capital social pourra être porté à 50 millions de francs.

Les actions ont été cotées à 625 francs en 1868 et ont rapporté 10 p. c. en 1866 et plus de 11 p. c. en 1867, du capital versé.

(2) *Haut et Bas-Flénu.* — Les actions de capital ont été cotées au dernier cours 950 fr., 1005 fr. et 1075 fr. en 1866, 1867 et 1868 et celles remboursables, à 950 fr., 982 fr. 50 c. et 1005 fr. les mêmes années.

(3) *Jonction Grand-Ducale.* — Le nombre d'obligations est renseigné en capitalisant à 3 p.c., en 90 ans la redevance annuelle à payer à la compagnie du Nord de la Belgique.

(4) *Nord de la Belgique.* — Le capital social de cette société n'est pas porté au tableau, parce que ce capital a servi à la société comme entrepreneur de travaux publics, mais les redevances que doit recevoir le Nord de la Belgique pour les lignes qu'elle a construites sont capitalisées en obligations de 500 francs, 3 p. c. remboursables en 90 ans, (Anvers à Hasselt, Louvain à Hérenthals, Turnhout à Tilbourg et la Jonction Grand-Ducale. Voir le bilan de la societé, page 433).

(5) *Ostende à Armentières.* — Les obligations de cette compagnie ont été cotées à 227 fr., 165 fr. et 204 fr. en 1866, 1867 et 1868.

(6) *Ouest de la Belgique,* — Les obligations privilégiées ont été cotées à 257 fr. 50 c. 235 fr. et 233 fr. en 1866, 1867 et 1868.

(7) *Société belge de chemins de fer* et *Société anonyme d'entreprise de chemins de fer routes et canaux.* — Le capital de ces deux sociétés peut-être porté à 50 millions de francs.

(8) *Société anonyme d'exploitation de chemins de fer.* — Le capital peut être porté à 50 millions de francs. Les actions émises ont rapporté 8 p. c. jusqu'au dernier bilan arrêté le 30 juin 1868.

(9) *Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux.* — Le capital peut être porté à 25 millions de francs.

BILAN (*actif*) DES BASSINS HOUILLERS DU HAINAUT. Page 431.

(1) Détail des valeurs renfermées dans le portefeuille :

6,720	actions ordinaires de la Compagnie des chemins de fer du Centre à.	Fr.	220	»	Fr.	1,478,400
3,645	id. de la Société Générale d'Exploitation entièrement versées.	»	500	»	»	1,822,500
27,500	id. de la Société Générale d'Exploitation avec versement par titre de	»	339	73	»	9,312,616
400	id. d'apport Frameries-Chimay à	»	260	04	»	104,015
1,700	id. de Manage-Piéton à	»	200	»	»	340,000
15,237	obligations du Centre à	»	245	»	»	3,733,065
6,229	id. Tamines-Landen (Aval., S.G. Expl.) à	»	240	»	»	1,494,960
8,226	id. Hainaut-Flandres (Aval. S.G. Expl.) à	»	210	»	»	1,727,460
	Total du portefeuille. . .				Fr.	20,043,014

ACCIDENTS. — TABLEAU N° XXIII. (Pages 436 et 437).

Voyageurs victimes d'accidents par le fait du service:

Compagnies diverses (A).	1631 kilom. exploités.	En 1866 :	1 voyageur blessé sur	1,819,616
	1741 id.	En 1867 :	id.	10,690,344
Réseau de l'État.	790 id.	En 1866 :	id.	1,454,677
	863 id.	En 1867 :	Pas d'accidents aux voyageurs.	

Agents de l'administration victimes d'accidents (par train kilomètre).

Compagnies diverses (A).	9,931,743 trains kilomètres. En 1866 :	1 agent blessé	par 300,962	train kilomètre.
		1 id. tué	par 397,270	id.
	10,624,811 trains kilomètres. En 1867 :	1 id. blessé	par 196,756	id.
		1 id. tué	par 366,373	id.

(A) Non compris Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen ; le Liégeois-Limbourgeois et Pepinster à Spa.

Réseau de l'Etat.	10,238,221 trains-kilomètres. En 1866 :	1 agent blessé	par 127,978	train kilomètre.
		1 id. tué	par 232,687	id.
	9,654,794 trains-kilomètres. En 1867 :	1 id. blessé	par 155,722	id.
		1 id. tué	par 283,965	id.

Tous les accidents en général, comprennent ceux arrivés par le fait du service, tant aux voyageurs et aux personnes étrangères à l'administration qu'aux agents des chemins de fer ; ce sont les moins fréquents pour les personnes étrangères. Le plus grand nombre des accidents sont la suite d'imprudences, d'infractions aux règlements et de suicides.

Nous avons compris dans les colonnes *tués*, les personnes mortes de leurs blessures.

En Amérique, où l'on ne pèche pas par excès de prudence dans l'exploitation des chemins de fer, pendant les années 1863 à 1866 inclus la circulation a été d'environ 400 millions de voyageurs. Sur ce nombre on compte 1 voyageur blessé sur 319,948 et 1 voyageur tué sur 4,999,285, par accident provenant du fait de l'exploitation.

1 Voyageur sur 634,817 a été blessé et 1 voyageur sur 4,304,888 a été tué par suite d'imprudence personnelle.

Les diligences étaient un moyen de transport bien plus périlleux que les chemins de fer ; en effet de 1846 à 1855 inclus, les Messageries Générales et les Messageries Impériales de France ont eu 1 voyageur blessé sur 29,871 et 1 voyageur tué sur 335,463.

(1) *Luxembourg.* — Agents de l'Administration : En 1866, 9 blessés en service et 4 par imprudence ; 4 tués en service et 4 tués par imprudence. En 1867 on a eu 14 blessés en service et 1 blessé par imprudence ; 3 tués en service et 4 tués par imprudence.

(2) *Réseau industriel de Saint-Ghislain et du Haut et Bas-Flénu.* — En 1866, 2 agents de l'Administration ont été blessés et 2 autres ont été tués en outre 1 personne étrangère à l'Administration a été tuée ; en tout 5 victimes. En 1867, 3 agents de l'Administration ont été blessés, soit 1 agent blessé par 130,403 trains kilomètres; (voir l'observation (12) du tableau n° I, page 411), aucun agent n'a été tué en 1867. On a eu également 1 personne tuée, étrangère à l'Administration ; en tout 4 victimes.

Aucun des 5 agents blessés en 1866 et 1867 n'est mort des suites de ses blessures,

1 est radicalement guéri, 3 sont guéris et pensionnés de la caisse de prévoyance, parce qu'ils sont estropiés et 1 se trouve en traitement.

Il est à remarquer que ces exploitations offrent plus de danger que les autres par la multiplicité des aboutissants aux lignes principales et par l'importance des manœuvres des locomotives, qui entrent pour 23 p. c. dans le mouvement général.

GARANTIE DE L'ÉTAT. — TABLEAU N° XXIV. (page 438.)

(1) Ces deux sommes sont remboursées par annuités, la première par la société de l'Est-Belge et la seconde par la grande Compagnie du Luxembourg.

(2) Cette garantie accordée dans l'origine pour la section de Namur à Arlon, a été transférée aux lignes de l'Ourthe et de Spa à la frontière Grand-Ducale. (voir page 485 du 1er Annuaire).

(3) L'embranchement de Bastogne actuellement en construction et faisant partie du Grand-Luxembourg, a une garantie d'intérêt de 100,000 fr. soit 4 p. c. sur un capital de 2,500,000 fr. ce qui porte à 31,625,000 fr. le capital garanti par l'Etat à 4 p. c. au 1er janvier 1868.

Droit de rachat des chemins de fer concédés, réservés par l'État.

Le gouvernement belge, s'est réservé la faculté, de racheter la plupart des concessions des chemins de fer accordées en Belgique, après vingt années d'exploitation; sans stipuler la condition de devoir en prévenir d'avance les concessionnaires, sauf quelques cas signalés plus loin.

Les conditions de rachat stipulées pour la société d'Anvers à Hasselt sont les mêmes pour les sociétés suivantes savoir :

Anvers à Hasselt. — Art. 58 du cahier des charges du 22 mai 1862. Le gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c., et on y ajoutera une prime de 15 p. c.

Sociétés qui ont les mêmes conditions de rachat que ci-dessus :

Braine-le-Comte à Courtrai.	— Art. 71	du cahier des charges du	17 mars 1857.
Gand vers Terneuzen.	— Art. 59	id.	22 mai 1862.
Louvain à Hérenthals.	— Art. 58	id.	7 août 1860.
Ouest de la Belgique.	— Art. 65	id.	28 février 1863.
Ourthe (ligne de l').	— Art. 55	id.	27 juin 1862.
Spa à la front. Grand-Ducale.	— Art. 56	id.	27 juin 1862.
Turnhout vers Tilbourg.	— Art. 3	de la convention du	31 décembre 1864.
Lierre à Turnhout.	— Art. 51	du cahier des charges du	10 janvier 1853.

Au lieu des conditions indiquées ci-dessus, les concessionnaires de ce dernier chemin de fer ont le choix de demander que le gouvernement capitalise à raison de 4 p. c. le revenu qu'il a garanti à la Compagnie concessionnaire.

Anvers à Rotterdam.	— Art. 51	du cahier des charges du	9/14 juillet 1852.
Liège à Maestricht.	— Art. 77	id.	17 juillet 1856.

Dans le cas où l'Etat voudrait racheter ces deux dernières concessions, il devrait préalablement s'entendre avec le gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané par ce dernier gouvernement de la partie du chemin de fer située sur le territoire Néerlandais.

Dendre et Waes. — Art. 20 de la convention du 28 juin 1851. Pour cette concession, il est stipulé que le gouvernement ne pourra en faire le rachat qu'en prévenant la Compagnie quatre années d'avance.

Braine-le-Comte à Gand. — Art. 15 de la convention du 9 mars 1861. Pour cette concession le rachat ne peut se faire qu'après la quarantième année d'exploitation au lieu de la vingtième, en prévenant toutefois la société une année d'avance. En outre l'annuité arrêtée sera majorée d'une prime de 20 p. c. au lieu de 15 p. c.

Sociétés présentant des conditions de rachat particulières.

Hal à Ath.—Art. 12 de la convention du 24 mai 1862.—Le gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé ; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu qu'après l'exploitation de la trente deuxième année de la concession et après en avoir prévenu la société concessionnaire deux années à l'avance.

Digitized by Google

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le payement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq dernières années, majorée de 25 p. c. à titre de prime.

Tournai à Jurbise et Landen à Hasselt.—Art. 11 de la convention du 17 mai 1845.—Les mêmes conditions de rachat que pour Hal à Ath, excepté que le rachat n'est facultatif qu'après la quarante cinquième année d'exploitation au lieu de la trente deuxième année.

Centre à Marchienne-au-Pont.—Art. 10 de la convention du 9 avril 1859.—Faculté de rachat après six années d'exploitation, en prévenant la Société concessionnaire une année d'avance, moyennant le payement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen net des quatre années les plus productives, prises parmi les six dernières, laquelle annuité sera majorée de 15 p. c. à titre de prime.

En cas de rachat, il pourra être conclu, entre le Gouvernement et la Société, une convention destinée à régler les relations de service entre le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont et la ligne du Centre à Erquelinnes.

Entre-Sambre-et-Meuse. — Chemin de fer de la frontière de Belgique à Vireux-sur-Meuse ; décret du 25 février 1852 : art. 41. A toute époque, après l'expiration des 15 premières années, à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les 7 années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des 5 autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des 7 années, prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront la résiliation, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration du bail, selon l'art. 42 ci-après.

Art. 42. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 20.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La Compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de

les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et les objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert; et réciproquement, si l'état le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

En Angleterre, les concessions de chemins de fer avaient été en général perpétuelles. au lieu de devenir, comme en Belgique, la propriété de l'état après 90 années d'exploitation, lorsque parut en 1844, une loi par laquelle le parlement décida, que, pour les concessions qui seraient données à l'avenir, après 21 ans d'exploitation par une compagnie, la faculté de rachat existerait au profit de l'État, faculté dont les conditions étaient insérées dans la loi même, c'est-à-dire, que le gouvernement était autorisé à reprendre les lignes, moyennant une annuité calculée à raison de vingt-cinq fois le revenu moyen des trois dernières années d'exploitation des compagnies, sauf à recourir à un arbritrage si la société prétendait que la somme ainsi déterminée, n'était pas un prix convenable, eu égard aux chances favorables de l'avenir.

Cette loi renferme une autre clause qui confère au gouvernement, sous certaines conditions, pour les concessions qui seraient faites désormais, le pouvoir de réviser les tarifs des chemins de fer, lorsqu'ils seraient arrivés à procurer sur le capital libéré, un bénéfice de 10 p. c., sauf à assurer aux compagnies, sous la garantie de l'État, un produit calculé d'après le tarif révisé, appliqué au mouvement constaté au moment de l'expérience que l'on voulait tenter.

Recette moyenne des transports des voyageurs et des

CHEMINS DE FER.		VOYAGEURS (UN VOYAGEUR TRANS-					
		1857	1859	1861	1863	1865	1867
Aix-la-Chapelle à Maestricht-Landen (les sept premiers mois en 1867)		0.93	0.86	0.94	1.04	1.01	0.90
Anvers à Gand par St-Nicolas. (Marchandises et messagerie)		1.31	1.29	1.27	1.25	1.26	1.09
Bruges à Blankenberghe		—	—	—	0.70	0.75	0.74
Chimay		—	0.16	0.86	0.90	0.89	0.72
Gand à Bruges par Eeclloo		—	—	0.58	0.69	0.74	0.81
Anvers à Rotterdam (marchandises et messagerie)		2.39	2.22	2.33	2.30		
Entre-Sambre-et-Meuse (idem)		1.55	1.56	1.63	1.42	1.25	0.96
Est-Belge (à dater de 1859)		0.70	0.70	0.74	0.75		
Jonction de l'Est (en 1867 y compris Manage à Pieton)		0.58	0.71	0.52	0.54	0.52	0.59
Liége à Maestricht		—	—	—	0.63	0.62	0.62
Liégeois-Limbourgeois (en 1867, marchandises et messagerie)		—	—	—	—	0.70	0.91
Lierre à Turnhout		1.22	1.24	1.22	1.21	1.23	0.95
Luxembourg (en 1867, en plus la ligne de l'Ourthe et 52 kilomètres de la ligne Grand-Ducale)		—	1.02	1.56	1.32	1.39	1.16
Pepinster à Spa		1.01	1.03	1.01	1.00	0.95	—
Flandre occidentale		0.96	1.02	1.03	1.02	0.95	0.99
Gand à Selzaete-Lokeren		—	—	—	—	—	0.56
Hainaut et Flandres		—	—	—	0.86	0.86	0.79
Lichtervelde à Furnes		—	0.68	0.69	0.68	0.69	0.69
Tamines à Landen		—	—	—	—	—	0.60
Centre et Baume à Marchiennes		—	0.45	0.52	0.51	0.54	0.57
Réseau industriel de Saint-Ghislain		—	—	—	—	—	—
Idem du Haut et Bas-Flénu		—	—	—	—	—	—
Charleroi à la frontière de France		1.11	1.06	1.08	1.08	1.08	1.24
Liége à Namur et à Givet		1.22	1.22	1.27	1.25	1.25	1.32
Mons à Hautmont et à Saint-Ghislain (en 1867 Mons à Hautmont seulement)		—	—	—	—	0.67	0.76
Longueur moyenne annuelle exploitée en kilomètres.	Compagnies	762	1 038	1 059	1 317	1 441	1 745
	Réseau de l'État	745	746	749	749	749	863
Mouvement annuel. (Unité 1,000 voyageurs et 1,000 tonnes).	Compagnies	3 558	4 512	5 096	7 230	9 305	11 336
	Réseau de l'État	6 458	7 141	7 850	8 819	10 678	12 617
Recette annuelle. (Unité, 1,000 francs).	Compagnies	4 128	4 983	6 034	7 769	9 816	10 920
	Réseau de l'État	10 429	10 721	11 781	12 888	14 790	15 042
Recette moyenne annuelle par voyageur et par tonne de marchandises.	Compies, non compris St-Ghislain et le Flénu.	1 160	1 104	1 184	1 075	1 055	0 963
	Réseau de l'État	1 615	1 501	1 501	1 461	1 366	1 192
Recette moyenne annuelle par kilomètre exploité.	Compies, non compris St-Ghislain et le Flénu.	5 418	4 801	5 592	5 899	6 812	6 258
	Réseau de l'État	13 999	14 372	15 729	17 207	19 479	17 431

Digitized by Google

Marchandises par unité de trafic de 1857 à 1867 inclus.

ORTÉ.	MARCHANDISES (UNE TONNE EMBARQUÉE).							MOUVEMENT par 1,000		RECETTE par 1,000 francs.	
yenne.	1857	1859	1861	1863	1865	1867	Moyenne.	voyageurs.	tonnes de marchand.	Voyageurs	marchandises.
0.95	2.98	3.15	3.06	2.66	2.80	—	2.90	2 095	659	1 998	1 913
1.24	6.58	5.76	5.55	5.81	5.61	5.57	5.78	2 552	259	3 158	1 495
0.74	—	—	—	5.37	2.68	2.54	2.82	341	11	253	32
0.77	—	1.81	2.09	1.89	1.92	2.29	2.05	313	303	241	805
0.73	—	—	4.22	2.79	2.71	3.03	2.91	1 000	51	735	148
	8.05	6.99	4.15	4.08							
1.24	3.10	3 20	3.17	2.73	2.00	1.82	2.01	8 108	13 327	10 078	26 809
	1.72	1.62	1.31	1.55							
0.57	2.49	2.36	2.21	2.16	2.78	1.31	2.00	1 682	685	931	1 372
0.63	—	—	—	1.78	1.41	1.25	1.40	1 378	381	862	534
0.84		—	—	—	1.94	1.92	1.92	627	319	529	612
1.17	3.72	3.87	3.32	2.77	3.11	4.00	3 37	783	94	915	318
1.28		9.41	6.61	4.27	4.84	3.67	4.04	5 459	4 327	7 003	20 079
1.00	1.49	1.35	1.49	1.47	1.68	—	1.50	797	325	794	487
0.98	2.95	2.92	2.81	2.44	—	—	2.74	4 407	624	4 324	1 711
0.56	—	—	—	—	—	1.42	1.42	177	14	99	20
0.83	—	—	—	3.58	3.17	—	3.33	1 590	348	1 325	1 159
0.69	—	2.31	2.38	1.61	1.83	1.40	1.75	690	124	476	216
0.60	—	—	—	—	—	1.81	1.81	248	110	148	199
0.53	—	1.41	1.55	1.55	1.39	1.53	1.50	1 126	2 012	601	3 017
—	—	—	—	—	—	0.83	0.83	—	773	—	638
—	—	—	—	—	—	0.60	0.60	—	2 106	—	1 269
1.12	2.03	1.68	1.78	1.76	1.72	1.55	1.72	1 584	4 164	1 768	7 159
1.26	1.88	2.04	1.94	1.97	1.97	1.69	1.89	5 553	7 205	7 002	13 611
0.72	—	—	—	—	0.91	0.60	0.79	527	2 319	380	1 840
—	784	1 060	1 101	1 339	1 508	1 889	—	—	—	—	—
—	745	745	749	749	749	863	—	—	—	—	—
—	2 691	3 792	4 869	6 220	9 140	13 918	—	41 037	40 630	—	—
—	2 783	3 315	4 195	4 478	5 899	6 502	—	53 563	27 082	—	—
—	6 192	9 599	11 664	14 989	19 565	23 434	—	—	—	43 650	85 443
—	12 086	14 128	16 602	16 759	18 616	19 567	—	—	—	75 452	97 758
1.064	2.30	2.53	2.40	2.41	2 14	1.95	2.213	—	—	—	—
1.409	4.32	4.26	4.44	3.74	3.16	3.00	3.610	—	—	—	—
—	7 898	9 056	10 594	11 194	12 974	12 026	—	—	—	—	—
—	16 223	18 931	22 165	22 375	24 855	22 789	—	—	—	—	—

Digitized by Google

Comparaison du Tarif du chemin de fer de l'État du 1er mai 1866, avec :

1° Le tarif antérieur de l'État du 12 avril 1851, maintenu jusqu'au 1er mai 1866.
2° Id. moyen fixé par les cahiers des charges des Compagnies concessionnaires belges.
3° Id. ordinaire mis en vigueur en France (non compris l'impôt du dixième).
4° Id. id. id. Prusse

Tableau A. (*Voir* pages 62 et 63 les bases de ces tarifs.)

Classe des voitures.	ETAT BELGE. Taxe appliquée. avant le 1er mai 1866.	après le 1er mai 1866.	Réduction p. c. du tarif du 1er mai 1866.	Prix moyen par lieue du tarif du 1er mai 1866.	Nombre de lieues de parcours d'un voyageur.	Compagnies belges anciennes. Tarif du cahier des charges.	P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866.	FRANCE. Tarif en vigueur.	P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866.	PRUSSE. Tarif en vigueur.	P. c. en moins dans le tarif du 1er mai 1866.
			p. c.	centimes			p. c.		p. c.	p. c.	p. c.
1re classe.	0.40	0.40	—	—	1	0.50	20.0	0.50	20.0	0.495	19.2
		0.30	25.0	—			70.0		40.0		39.4
	4.00	3.30	17.5	33.3	10	5.00	34.0	5.00	34.0	4.95	33.3
		3.00	25.0	30.0			40.0		40.0		39.4
	8.00	4.50	43.7	22.5	20	10.00	55.0	10.00	55.0	9.90	54.5
	12.00	5.50	54.2	18.3	30	15.00	63.3	15.00	63.3	14.85	62.9
	16.00	6.50	59.4	16.2	40	20.00	67.5	20.00	67.5	19.80	67.2
	20.00	7.50	62.5	15.0	50	25.00	70.0	25.00	70.0	24.75	69.5
2e classe.	0.30	0.30	—	—	1	0.35	14.3	0.375	20.0	0.37	18.9
		0.20	33.3				42.9		46.6		46.0
	3.00	2.30	23.3	23.0	10	3.50	20.0	3.75	38.6	3.70	37.8
		2.00	33.3	20.0			42.9		46.6		46.0
	6.00	3.00	50.0	15.0	20	7.00	57.1	7.50	60.0	7.40	59.4
	9.00	3.75	58.3	12.5	30	10.50	64.3	11.25	66.6	11.10	66.2
	12.00	4.50	62.5	11.2	40	14.00	67.9	15.00	70.0	14.80	69.5
	15.00	5.25	65.0	10.5	50	17.50	70.0	18.75	72.0	18.50	71.6
3e classe.	0.20	0.20	—	—	1	0.25	20.0	0.275	27.3	0.235	14.9
		0.15	25.0	—			40.0		45.5		31.9
	2.00	1.65	17.5	16.5	10	2.50	34.0	2.75	40.0	2.35	29.8
		1.50	25.0	15.0			40.0		45.5		36.2
	4.00	2.25	43.7	11.2	20	5.00	55.0	5.50	59.1	4.70	52.1
	6.00	2.75	54.2	9.0	30	7.50	63.3	8.25	66.6	7.05	61.4
	8.00	3.25	59.4	8.0	40	10.00	67.5	11.00	70.5	9.40	65.4
	10.00	3.75	62.5	7.5	50	12.50	70.0	13.75	72.7	11.75	68.1

N. B. Bases des tarifs des voyageurs, par lieue de parcours, d'après les cahiers des charges des Compagnies.

60—45—30 centimes : Pepinster à Spa ; même tarif en vigueur en 1869.

50—40—25 id. Anvers à Rotterdam ; Lierre à Turnhout (même tarif en vigueur en 1869) ; Hainaut et Flandres.

50—35—25 id. Entre-Sambre-et-Meuse ; Luxembourg ; Chimay. C'est le tarif qui est pris comme tarif moyen des Compagnies au tableau ci-dessus.

40—30—20 Id. Les autres Compagnies tarif de l'État antérieur au 1er mai 1866.

En 1869 la plupart des Compagnies avaient adopté ou conservé le tarif de 40—30—20 centimes, excepté celles de la Société générale d'exploitation et les nouvelles Compagnies constituées depuis les modifications apportées au tarif des voyageurs le 1er mai 1866. (*Voir* art. 36 et 37 page 19 du cahier des charges du 20 février 1866.

Voir plus loin la suite des observations.

Comparaison du tarif du chemin de fer de l'État du 1er février 1868, avec :

1° Le tarif de l'État de 1er juillet 1853, maintenu jusqu'au 1er janvier 1861.
2° Id. moyen fixé par les cahiers des charges des Compagnies concessionnaires belges.
3° Id. ordinaire mis en vigueur en France.
4° Id. id id Prusse.

Tableau B. (Voir pages 62 et 63 les bases de ces tarifs.)

Classes des marchandises.	État belge. Application du tarif du 1er juillet 1853.	État belge. Application du tarif du 1er février 1868.	État belge. Réduction p. c. du tarif du 1er février 1868.	Nombre de lieues de parcours d'une tonne.	Compagnies belges anciennes. Tarif du cahier des charges.	Compagnies belges anciennes. P. c. en moins dans le tarif de l'État de 1868.	France. Tarif en vigueur en 1868.	France. P. c. en moins dans le tarif de l'État de 1868.	Prusse. Tarif des charges. Incomplètes.	Prusse. Tarif des charges. Complètes.	Prusse. P. c. dans le tarif de l'État de 1868, par charges. Incomplètes.	Prusse. P. c. dans le tarif de l'État de 1868, par charges. Complètes.
			p. c.			p.		p. c.			p. c.	p. c.
1re classe.	1.50	1.50	—	1	1.00	—	0.80	—	0.60	0.40	—	—
	6.00	6.00	—	10	10.00	40.0	8.00	25.0	6.00	4.00	—	33.3
	11.00	10.50	4.6	20	20.00	47.5	16.00	34.4	12.00	8.00	—12.5	23.9
	16.00	14.50	9.4	30	30.00	51.7	24.00	39.6	18.00	12.00	—19.5	17.2
	21.00	17.50	16.6	40	40.00	56.2	32.00	45.3	24.00	16.00	—27.1	8.6
	26.00	19.50	25.0	50	50.00	61.0	40.00	51.2	30.00	20.00	—38.3	—2.5
2e classe.	1.40	1.40	—	1	0.75	—	0.70	—	0.40	0.265	—	—
	5.00	5.00	—	10	7.50	33.3	7.00	28.6	4.00	2.65	50.0	47.0
	9.00	8.00	11.1	20	15.00	46.6	14.00	42.8	8.00	5.30	—	33.7
	13.00	9.50	26.9	30	22.50	57.8	21.00	54.8	12.00	7.95	—20.8	16.3
	17.00	10.50	38.2	40	30.00	65.0	28.00	62.5	16.00	10.60	—34.4	— 0.9
	21.00	11.50	45.2	50	37.50	69.3	35.00	67.1	20.00	13.25	— 42.5	—13.2
3e classe.	1.40	1.30	7.1	1	0.75	—	0.50	—	—	0.20	—	—
	5.00	4.00	20.0	10	7.50	46.6	5.00	20.0	—	2.00	—	50.0
	9.00	6.25	30.5	20	15.00	58.3	10.00	37.5	—	4.00	—	36.0
	13.00	7.00	46.1	30	22.50	68.8	15.00	53.3	—	6.00	—	14.3
	17.00	7.50	55.9	40	30.00	75.0	20.00	62.5	—	8.00	—	— 6.2
	21.00	8.00	61.9	50	37.50	78.7	25.00	68.0	—	10.00	—	—20.0
4e classe.	1.30	1.20	7.7	1	0.45	—	0.40	—	—	0.17	—	—
	4.00	3.00	25.0	10	4.50	33.3	3.00	—	—	1.70	—	43.3
	7.00	4.50	35.9	20	9.00	50.0	5.00	10.0	—	3.40	—	24.4
	10.00	5.00	50.0	30	13.50	63.0	7.50	33.3	—	5.10	—	— 1.9
	13.00	5.50	57.7	40	18.00	69.5	10.00	45.0	—	6.80	—	—19.1
	16.00	6.00	62.5	50	22.50	73.3	12.00	50.0	—	8.50	—	—29.4

N. B. Voir plus loin les observations se rapportant à ce tableau.

Observations se rapportant aux tableaux A et B (pages 470 et 471).

Tarifs des voyageurs.

Belgique. — Une loi du 10 mars 1854 a augmenté de 25 p. c. les prix du tarif ordinaire des voyageurs de l'État dans les trains dits *express*, qui ne pouvaient être composés que de voitures de 1re et de 2e classe, ou de 1re classe seulement. L'augmentation a été réduite à 20 p. c. et la 3e classe de voiture a été admise dans les trains-express par le dernier tarif du 1er mai 1866. (Voir page 104 du 1er annuaire les différentes bases de tarifs mis en vigueur de 1835 à 1866).

France. — Les prix des places ne comprennent pas l'impôt du 10e prélevé au profit du gouvernement.

Il n'y a pas de différence pour les prix des places en trains-ordinaires ou en trains express, mais certaines voitures renferment des compartiments dits coupés pour lesquels ont perçoit une surtaxe qui varie de 10 à 25 p. c.

Prusse.—Dans certaines administrations de chemins de fer on a admis une 4e classe de voitures au prix de 12 centimes par lieue de parcours.

Le premier tarif de l'État adopté en Belgique comprenait également une 4e classe de voitures découvertes à 12 1/2 centimes par lieue, tarif moins élevé, jusqu'à 10 lieues de parcours, que celui de 15 centimes du 1er mai 1866, (prix fr. 1,25 au lieu 1,50 pour une distance de 10 lieues).

Bases des tarifs des marchandises par tonne — lieue d'après les cahiers des charges des Compagnies.

2.00 — 1.75 — 1.50 : Grande Compagnie du Luxembourg.

2.00 — 1.75 — 1.45 : Flandre Occidentale; jonction de l'Est.

2.00 — 1.75 — 1.40 : Centre et Baume à Marchiennes; Charleroi à la frontière de France; Liége à Namur et à Givet.

1.50 — 1.40 — 1.30 : Aix-la-Chapelle à Maestricht; Lichtervelde à Furnes; Lierre à Turnhout; Hainaut et Flandres; Pepinster à Spa.

Bases des tarifs appliqués au 1er janvier 1869 :

1.375 — 1.00 — 0.775 — 0.75: Anvers à Gand par St-Nicolas : les nos des classes sont intervertis à cette Compagnie, la 1re classe est la dernière des autres Compagnies. — Ces prix sont seulement : 7.50 — 5.50 — 4.50 et 3.00 fr. pour un parcours de 10 lieues, le coût de transport diminuant au fur et à mesure que la distance à parcourir augmente. — Le chargement et le déchargement, lorsqu'ils sont faits par l'administration, sont taxés 2,00 fr. par 5000 kilog. pour les deux opérations et 2,00 fr. pour le passage de l'Escaut.

1.50 — 1.40 — 1.30 : Bruges à Blankenberghe; tarif de l'État du 1er juillet 1853

1.50 — 1.40 — 1.30 — 1.20 : Chimay, tarifs et conditions réglementaires de l'État du 1er février 1868.

1.35 — 1.25 — 1.15: Gand à Bruges par Eecloo. Chargement et déchargement des marchandises par les soins des transporteurs.

1.50 — 1.40 — 1.30— 0.80 : Liége à Maestricht. Frais fixes 1 fr. pour les trois premières classes et 0.60 pour la 4e classe.

1.50 — 1.40 — 1.30 — 1.20 : Lierre à Turnhout. Tarifs de l'Etat mis en vigueur le 1er juin 1868.

Luxembourg. 1re classe ; tarif de l'Etat du 1er février 1868 (page 62) — 2e classe ; tarif de l'Etat jusqu'à 25 lieues ; 26 à 33 lieues en plus 10 centimes ; 34 à 40 lieues, 30 centimes ; 41 à 45 lieues, 15 centimes par lieue. — 3e classe ; tarif de l'Etat jusqu'à 25 lieues ; 26 à 30 lieues en plus 0.05 centimes ; 31 à 40 lieues, 20 centimes ; 41 à 45 lieues 10 centimes par lieue. — 4e classe ; tarif de l'Etat jusqu'à 28 lieues ; la 29e lieue en plus 15 centimes ; 30 à 40 lieues 20 centimes ; 41 à 45 lieues 10 centimes par lieue, (chargement et déchargement 10 centimes par 100 kilog).

Société générale d'exploitation (non compris les chemins de fer industriels). Tarifs de l'Etat du 1er février 1868 (voir page 62). Une 5e classe avait été ajoutée à ce tarif, mais elle a été supprimée à partir du 1er octobre 1868.

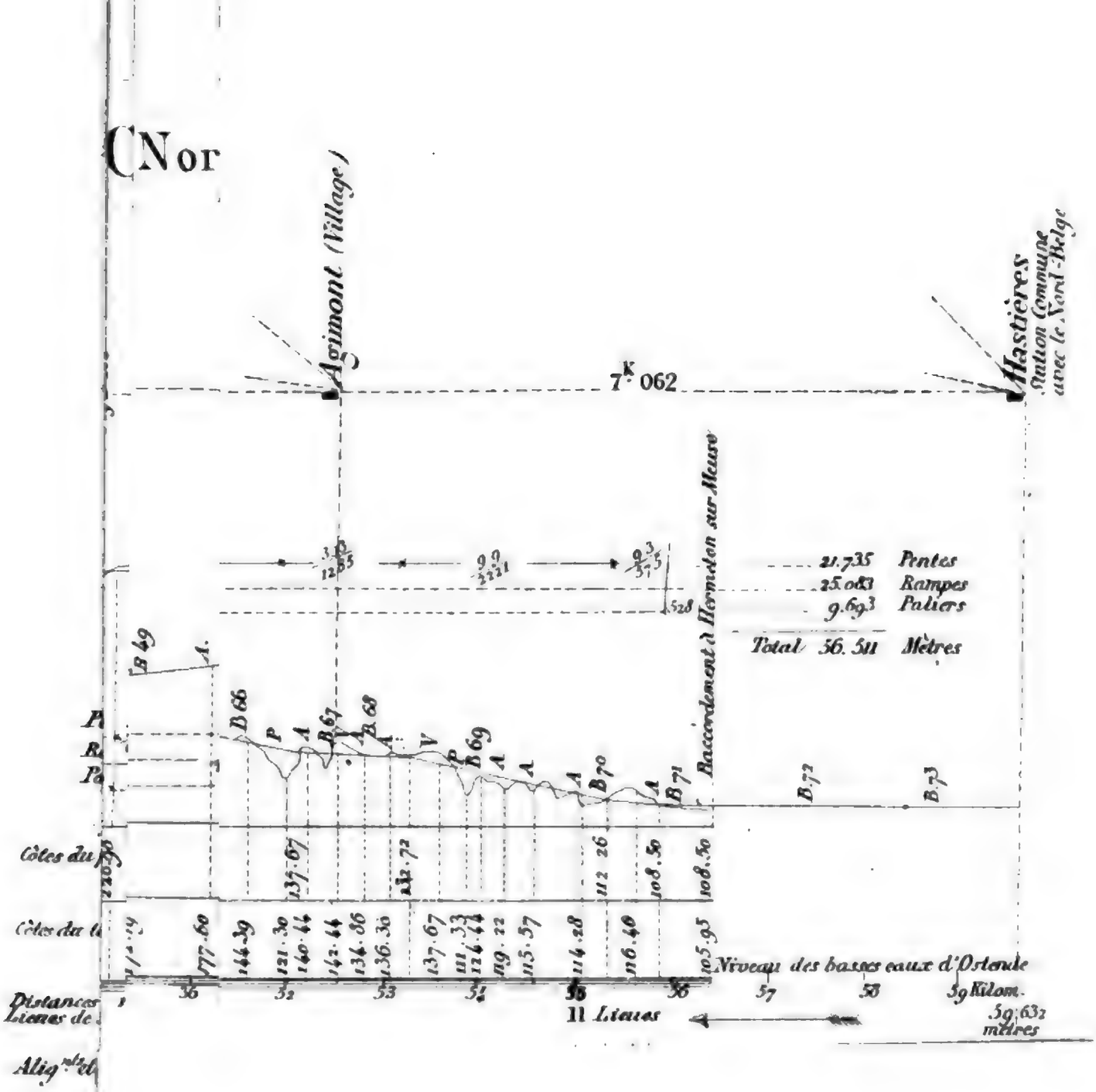
Les tarifs appliqués par les autres Compagnies ne nous ont pas été envoyés, (voir les articles 36 et 37 page 19 du cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, fixé par l'A. M. du 20 février 1866).

ERRATUM.

Tarif du 1er février 1868 ; 6 à 10 kilog. à une distance de 16 lieues et plus ; 0.70 et non pas 0.60 . . . . . page 58

Haut et Bas-Flénu ; quatrième ligne, 460,000 francs et non 400,000 fr. par an. page 175

Lichtervelde à Furnes ; deuxième ligne, 228,000 francs et non pas 280,000 fr. par an. page 182



CNor

Agimont (Village)

Hastières
Station Commune avec le Nord-Belge

7K 062

Baccordement à Hermeton sur Meuse

21.735 Pentes
25.083 Rampes
9.693 Paliers
Total 56.511 Mètres

Côtes du

Côtes du

Niveau des basses eaux d'Ostende

Distances
Lieues de

11 Lieues

59 Kilom.
59.632 mètres

Alig.nts et

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google